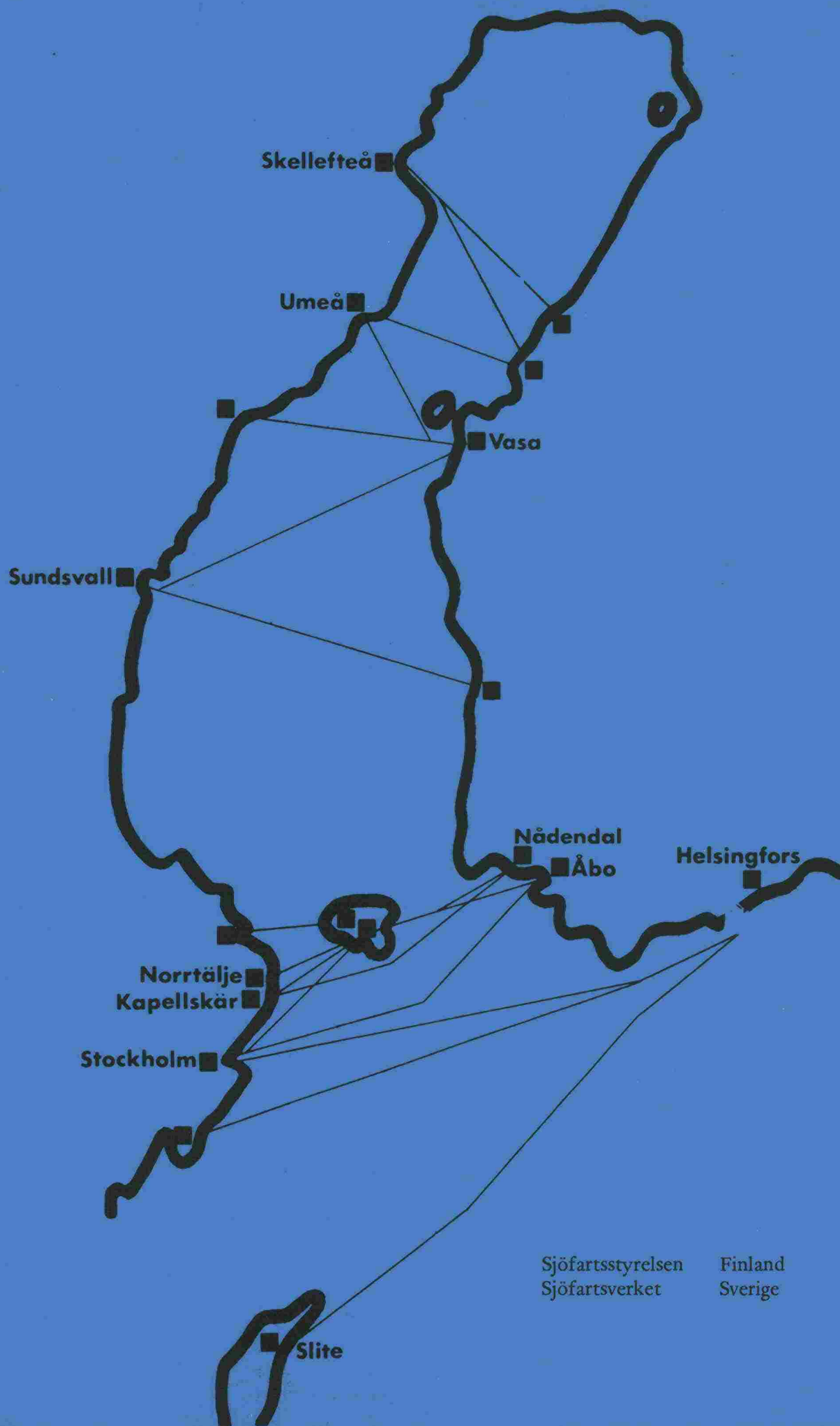


# RAPPORT OM FÄRJETRAFIKEN SVERIGE—FINLAND



1973-10-22

RAPPORT OM  
FÄRJETRAFIKEN SVERIGE - FINLAND

Utarbetad av

K Reslow	Sjöfartsverket	Sverige
E Muuri	Sjöfartsstyrelsen	Finland

## Förord

Färjetrafiken mellan Sverige-Finland har genomgått en kraftig tillväxt sedan början av 1960-talet och har ökat mer än vad som förutsatts i tidigare prognoser.

Med hänsyn till sjösäkerheten är det av stor betydelse att likartade normer och bestämmelser blir gällande både i Sverige och Finland och för andra nationers färjor i denna trafik.

I slutet av 1972 tillsatte sjöfartsverket i Sverige och sjöfartsstyrelsen i Finland en arbetsgrupp, som fick i uppdrag att i samråd undersöka färjetrafiken. Sjöfartsverket och sjöfartsstyrelsen överlämnar härmed en rapport, som utarbetats av avdelningsdirektör Kjell Reslow och byråchef Eero Muuri.

Stockholm och Helsingfors i november 1973.

Erik Severin

Helge Jääsalo

Allmänt

Med anledning av den kraftiga tillväxten av färjetrafiken mellan Sverige - Finland under den senaste 10-års perioden beslöt sjöfartsverket i Sverige och sjöfartsstyrelsen i Finland i slutet av 1972 att i samråd kartlägga nuvarande trafik och dess behov av ökade säkerhetsanstalter.

Enligt direktiven skulle undersökningarna huvudsakligen koncentreras till trafiken mellan Stockholm/Roslagen och Finland (Åland, Åboområdet, Helsingfors) samt utgöra en kartläggning av de faktorer, som har betydelse för säkerheten i ifrågavarande trafik.

Kontakter har tagits med bl a rederier, fartygsbefäl, lotsar och många värdefulla synpunkter har erhållits.

Undersökningarna har inriktats på följande huvudpunkter

- färjetrafiken och dess utveckling
- farledsnätet och dess utveckling
- navigering, bryggrutiner
- trafikinformation och övervakning av trafiken
- räddningstjänsten
- säkerhetsföreskrifter
- sjöolyckor i anslutning till färjetrafiken.



## Färjetrafiken och dess utveckling

Färjetrafikens utveckling kan härledas dels ur den internationella strukturomvandlingen av sjöfarten dels ur personbilismens och turismens utveckling. Tullfria varor ombord samt prisdifferenser på olika varor, främst hushållsartiklar och livsmedel, har haft stor betydelse för utvecklingen av de kortväga färjeförbindelserna. Utvecklingen av landtransportmedlen har vidare påverkat färjetrafiken. Behovet av snabba dörr-till dörr-transporter har ökat starkt. Det är främst förädlade och dyra varor som transporteras med färjelinjerna. Volymmässigt utgör de endast ca 8 % men värdemässigt ca 40 % av det transporterade godset. Det är således de dyra produkternas transporter som till stor del styr utvecklingen av färjetrafiken. Utvecklingen pekar mot en volymmässig ökning av högt förädlade produkter inom Europa. Slutsatsen blir att marknaden har behov av snabba transportsystem.

Särskilt utvecklingen av trafiken på Finland har varit mycket kraftig och då speciellt trafiken mellan Stockholm/Roslagen och Finland (Åland, Åbo-området), vilket framgår av bil. 1 och 2.

Ännu vid mitten av 50-talet var den allmänna inställningen den att färjeförbindelser mellan Sverige och Finland inte var nödvändiga. Röster höjdes dock bl a från finska industrier för att sjökommunikationerna skulle förbättras. 1958 började man därför diskutera en eventuell färjeförbindelse och den 1 juni 1959 var de båda åländska rederierna Henning Rundberg och Gunnar Eklund klara att inleda trafik med färjan "Viking". Tilläggsplatser för färjan var Gräddö på svenska och Korpo på finska sidan.

Samma år inledde även Svenska Rederi AB Slite trafik mellan Simpnäs och Mariehamn med ett ombyggt paragraffartyg. Ett tredje rederi började trafikera Kapellskär

och Mariehamn med den redan då gamla "Ålandsfärjan". 1961 satte Siljarederiet, som grundades 1957 av de tre samseglande rederierna Finska Ångfartygs AB, Ångfartygs AB Bore och Stockholms Rederi AB Svea, in den första bilfärjan Skandia på leden Åbo-Norrtälje. Året därpå följdes den av systerfartyget Nordia.

Den fortsatta utvecklingen framgår av bil 3 där man finner att antalet anlöp med passagerarfartyg och färjor till Sverige från Finland har ökat från 1946 anlöp år 1960 till 6203 anlöp 10 år senare.

För närvarande finns ca 35 färjor i trafik mellan Sverige och Finland, se bil 4. Av dessa var endast ca 15 i trafik 1969, d v s 20 färjor har nybyggts eller köpts under 70-talet, medan några har sålts eller satts in på andra linjer. Antalet inklarerade och utklarerade färjor år 1970 framgår av bil 5.

Tidigare prognoser har hittills överträffats för färjetrafiken på Finland och då speciellt från Stockholmsområdet. Från rederiernas sida är man emellertid ganska återhållsam när det gäller en framtidsbedömning av utvecklingen. Många osäkra faktorer anses föreligga och då i synnerhet för persontrafiken för att med någorlunda säkerhet kunna bedöma utvecklingen 5-10 år framåt. Indragning av tullfria varor ombord liksom utjämning av priserna i båda länderna på eftertraktade varor kan åstadkomma en minskning av passagerarantalet. Godstransporternas ökning kan emellertid möjliggöra en fortsatt lönsamhet och göra att vissa linjer inte är så beroende av passagerarbeläggningen.

För närvarande pågår c:a 90 % av trafiken mellan roslagshamnarna, Stockholm och Åland, Åbotrakten samt Helsingfors. Stockholms hamn har utarbetat en prognos för Stockholm, vilken grundar sig på den hittillsvarande utvecklingen samt vissa tidigare prognoser. Denna prognos upptar dock inte persontrafiken. Med ut-

gångspunkt från 20 % tillväxttakt 1970 av godstrafiken räknar man med en successiv minskning till 10 % och därefter en minskning till 3 % 1990. Lastfordonens utveckling antages följa godstrafikens tillväxttakt. Med nuvarande förutsättningar kan motsvarande utveckling antagas för roslagshamnarna.

För personbilstrafiken har en prognosmetodik använts där kvoter eller frekvenstal framräknats för olika regioners generering av resor över Ålands hav. Frekvenstalen har sedan använts på bilbeståndet på prognosåret. Enligt denna metod skulle mellan 80.000-180.000 personbilar fraktas på leden Stockholm-Finland år 1980. 1972 var antalet ca 69.000 personbilar och för närvarande utgör denna trafik över Stockholm ca 17 % av totaltrafiken. Personbilstrafiken torde emellertid även framdeles förbli störst över roslagshamnarna eftersom dessa resenärer säkert eftersträvar en snabb överfart. Kapellskär har den största trafiken med ca 215.000 bilar eller i procent uttryckt ca 53 % av totaltrafiken medan Norrtälje står för ca 98.000 bilar eller ca 24 %. Med nuvarande förutsättningar kan man förutse att det inbördes förhållandet mellan dessa hamnar kommer att bestå samt att en fördubbling av nuvarande färjetrafik kommer att ske inom den närmaste 10-års perioden.

Den hittillsvarande utvecklingen har visat att persontrafiken har fördubblats på ca 4 år samt personbils- och godstrafiken på ca 5 år.

Under de närmaste årtiondena torde man kunna räkna med att trafiken upprätthålles med färjor som tar ca 1.200 - 1.500 passagerare och ca 200 - 300 personbilar eller motsvarande. Färjornas livslängd uppskattas till 10 - 20 år.



### Farledsnätet och dess utveckling

Undersökningen har visat att rederierna och fartygsbefälet i allmänhet är nöjda med farledsnätet och dess utmärkning och har uppfattningen att nuvarande trafikbild inte inger några större farhågor ur säkerhetssynpunkt. Men inför den fortsatta utvecklingen blir det troligen nödvändigt med ytterligare förbättringar och åtgärder på både svenska och finska sidan utöver dem som nu pågår och är planerade.

Topografiska skillnader föreligger på svenska och finska sidan, vilket medför att åtgärderna för att förbättra säkerheten i farlederna blir något olika. På svenska sidan ligger tyngdpunkten på att förbättra säkerhetsanstalterna i lederna medan på finska sidan förutom förbättring av utmärkningen huvudsyftet är att bredda smala farledsavsnitt genom muddring samt införa parallellfarleder inom områden där det med rimliga kostnader är möjligt. Sommaren 1973 togs parallellfarleden norr om Innamo ävensom farleden i västra delen av Skiftet söder om Bogskär i bruk.

På finska sidan har leden Åbo-Stockholm förbättrats genom muddring och farledsutmärkning till en kostnad av c:a 5,3 milj mark under åren 1971-72. 1973-74 är beviljat ytterligare c:a 6 milj mark för muddringsarbeten och för farledsutmärkningen c:a 2 milj mark.

Den smala farleden öster om Askö muddras för närvarande till 7,5 meters ramningsdjup. Muddringsarbeten i parallellfarleden väster om Prästskär är planerade att påbörjas innevarande år.

Under år 1974 har vidare planerats att farleden norr om Ledskär genom muddring skall breddas liksom farleden söder om.

Ytterligare bör nämnas ett utfört farledsarbete som inverkar på färjetrafikens säkerhet nämligen 4,5 meters farleden norr om Stor-Sottunga, som främst är avsedd för timmerflottnings österut. Vidare är farleder för småbåtstrafiken planerade.

På svenska sidan har under senare år tre bottenfasta fyrar i Söderarms-området tillkommit, nämligen Remmargrund, Lerskärsgrund och Ålandets grund. Inom samma område pågår uppbyggnad av tre kummel med radarreflektorer, Båtskärsbådan, Erlandsbådan och Fjärdgrund, liksom elifiering och fasadbelysning av Remmargrund, Lerskärsgrund och N Lerskäret. Ytterligare kummel med radarreflektorer är planerade att utföras i leden Stockholm-Söderarm.

Farledsnätet framgår av bilaga 7.

### Navigering, bryggrutiner

Beträffande navigeringsutrustningen ombord i färjorna kan konstateras att denna håller hög klass. Planeringen av instrumenten har stor betydelse för arbetsfördelningen av bryggtjänsten och inverkar därigenom direkt på sjösäkerheten. En riktig planering av navigeringshjälpmedlen samt lämplig arbetsfördelning kan reducera risken för felbedömningar vid kritiska situationer. Möjligheten att utarbeta normer såväl för bryggtjänsten som för instrumentplaneringen bör undersökas.

Några direkta klagomål från fartygsbefälet på skärgårdskorten för de aktuella lederna har inte framkommit, däremot har uttryckts önskemål att speciella radar-navigeringskort framställas i skalorna 1:10000 för trängre passager och 1:25000 för övriga ledavsnitt. Planeringsarbete för dessa specialkort pågår både i Sverige och Finland.

För färjetrafiken Sverige-Finland borde en med hänsyn till farledernas speciella natur lämplig radarnavigeringsmetod användas. Det är angeläget att en arbetsgrupp bildas med uppdrag att utarbeta en sådan metod.

I Sverige föreligger lotsfrihet i motsats till i Finland. De finska färjorna har därför en sk linjelots ombord och denna lotsar i allmänhet även inom den svenska skärgården. Hos finska sjöfartsstyrelsen pågår en utredning i kompetensfrågan. Förslag har framkommit att befälhavaren borde ha linjelotskompetens.



### Trafikinformation och övervakning av trafiken

Ur säkerhetssynpunkt utgör dirigerings- och övervakning av trafiken en av de viktigaste frågorna. Egentlig trafikövervakning förekommer för närvarande endast i Åbo hamnområde. Ankommande fartyg är förpliktade att meddela sin ankomst vid Rajakari. Härigenom har hamnmyndigheterna möjlighet att övervaka och dirigera trafiken i den smala och trånga infartsleden. Sjöfartsmyndigheterna har för närvarande inte möjlighet att dirigera och reglera sjötrafiken. På grund härav har sjöfartsstyrelsen i Finland i mars 1973 överlämnat ett lagförslag till handels- och industriministeriet om dirigerings- och sjötrafiken (bilaga 8). Emedan man på en del håll satt sig emot det framförda lagförslaget har sjöfartsstyrelsen beslutat rekommendera ibruktagande av parallellfarleder, vari trafiken skulle påbörjas våren 1974.

Åtgärder, som ansluter sig till dirigeringen och övervakningen av trafiken är bl a

1. Grundandet av trafikinformationsenheter. Dessas uppgifter skulle bestå av att informera fartygen om fartygstrafiken i smala passager och trafikknutar. Uppgifterna om trafiken skulle centralen erhålla såväl från radarstationer som från fartygen. En installationsplats som kunde komma ifråga är Nyhamn eller Långnäs på Åland. Lämplig plats på svenska sidan är Söderarm eller Furusund.
2. Samtliga handelsfartyg och bogserbåtar bör utrustas med VHF.
3. Ibruktagande av enkelriktade farleder.
4. Utjämning av trafiktätheten genom att bearbeta tidtabellerna.

5. Begränsning av övrig sjöfart (timmerflottning och småbåtstrafik) i farleder som trafikeras av passagerarfartyg.
6. Föreskrifter om begränsning av längden på timmersläpen borde utfärdas.

### Räddningstjänst

Under de senare decennierna har sjöräddningsresurserna i Sverige och Finland förbättrats avsevärt. Bland de mera betydelsefulla förbättringarna i Sverige kan nämnas tillgången till tunga helikoptrar, som numera kan användas även under hårt väder och mörker. På båtsidan har utvecklingen gått mot större sjövärdighet, ökad fart och bättre navigeringsutrustning. Kommunikationerna har förbättrats så att sjöräddningseenheterna i allmänhet kan ha förbindelse med såväl andra flytande resp flygande räddningsenheter som med nödställda fartyg och land.

I Sverige har Sjöfartsverket huvudansvaret för samordningen av sjöräddningen.

Ledningen av sjöräddningstjänsten i Finland har inte anförtrotts något administrativt organ, utan alla statliga verk, som omhänderhar viktigare sjöfartsuppgifter ävensom Finlands Sjøräddningssällskap svarar gemensamt för räddningstjänsten.

I praktiken har sjöräddningstjänstens nuvarande organisation och alarmsystem fungerat tillfredsställande. Samarbetet mellan sjöräddningstjänstens olika organ är utmärkt men för vidare utveckling och effektivisering av räddningstjänsten i Finland vore det mera ändamålsenligt, att huvudansvaret för övervakning och ledning av säkerheten till sjöss anförtros ett enda administrativt organ och härvid då främst sjöfartsstyrelsen.

Sjøräddningsresurserna är relativt goda i varje fall i de områden, exempelvis Ålands hav, där färjetrafiken är tät. (Bilaga 9.) Vid de färjestråk mellan Finland och Sverige där trafiken är mindre tät som Bottenviken, Bottenhavet och Östersjön är förhållan-



det smäre. Avståndet till en haveriplats midwaters är där så stort att, av de fasta räddningsenheterna, i stort sett endast helikoptrar hinner fram inom de första timmarna. Till detta kommer då den mera obräkneliga räddningskapacitet som finns hos de handelsfartyg eller andra fartyg, som råkar finnas i närheten.

Under natten 16-17 oktober 1973 hölls en större sjö-räddningsövning i Östersjön på en finsk färja under ordinarie resa mellan Helsingfors och Stockholm. Den Sovjetiska, finska och svenska sjöräddningen deltog. Förutsättningarna var att en explosion inträffade i maskinrummet. Fartyget tog in vatten och en kraftig brand uppstod på bildäck. Drygt tre timmar efter larm förutsattes fartyget sjunka. Vid larmtillfället befann sig 12 handelsfartyg inom 1,5 timmes gångtid från färjan. Av räddningsenheterna var ett patrullfartyg först vid färjan. Därefter följde en helikopter, torpedbåtar, ytterligare en helikopter och sedermera allt flera räddningsenheter.

Förutsättningarna hade avsiktligt gjorts svåra. Bl a gällde ett brand och slagsida omöjliggjorde att ena sidans livbåtar och livflottar användes. Av de 1100 personerna ombord skulle ca 500 ha kunnat gå i fartygets båtar och flottor. Återstoden ca 600 skulle undsättas på annat sätt. Resultatet blev att 345 personer fanns kvar på färjan då den förutsattes sjunka. Då hade emellertid hänsyn inte tagits till den hjälp som skulle ha kunnat erhållas från handelsfartyg, som slumpvis fanns i området.

Det är troligt att alla ombord skulle ha kunnat räddas om den övade situationen varit verklig och hjälp hade erhållits från handelsfartygen. Vid en verklig situation skulle emellertid slumpen också kunna göra att ingen eller endast något enstaka

mindre handelsfartyg funnits i området. Det är också möjligt att ett större antal räddningsenheter deltog i övningen än vad som skulle ha skett vid en verklig situation pga att det måste släppas ut vissa uppgifter i förväg vid en så stort upplagd övning som denna och att övningen således inte kunde börja utan att räddningsenheterna kände till vissa detaljer i förväg.

Utöver resultatet i form av antal räddade gav övningen erfarenheter som gällde arbetet vid olycksplatsen, samarbetet mellan länderna och förbindelserna.

Möjligheterna att plötsligt ta emot ett stort antal människor på sjukhus i Finland och Sverige visade sig också vara starkt begränsade.

Resultatet av övningen och samtal med bl a företrädare för räddningsorgan i Finland och Sverige har lett till att arbetsgruppen föreslår följande åtgärder.

1. Nybyggda färjor skall vara utrustade med landningsplattform för helikoptrar så att vinschning av personer inte behöver tillgripas. Om stark sjöhävning eller slagsida inte hindrar landning ombord skulle detta medföra att helikoptern **kan** ta ombord människorna både snabbare och säkrare. Det skulle också medföra att vinschning inte behöver tillgripas vid de relativt talrika sjuktransporter som förekommer från färjorna vid normaltrafik.

Färjorna föreslås dessutom utrustas med äntringsnät.

2. Utryckningsberedskapen med helikopter för sjöräddning utvidgas. I första hand bör möjlighet finnas att tillfälligt höja beredskapen vid svåra väderförhållanden eller då risken för sjöolyckor eljest bedömes vara hög.

3. Lager av uppblåsbara livflottar läggs upp vid de helikopterbaser som kan användas för sjöräddning. Vid en olycka då det nödställda fartygets egna livbåtar eller livflottar inte räcker till pga att exempelvis alla eller vissa båtar och flottor inte kan sjösättas för brand eller stark slagsida kan helikoptern kasta ner flottor i vattnet.
4. En arbetsgrupp tillsätts som undersöker förutsättningarna för att tillräckligt snabba och säkra förbindelser finns mellan dels sjöräddningscentralerna och räddningsenheterna inom Finland och Sverige och dels mellan sjöräddningscentralerna i främst Finland, Sverige och Sovjet, men också andra grannländer.
5. Sjöfartsverken i Finland och Sverige ges resurser för att de erfarenheter som finns inom och utom dessa länder beträffande samordning av resurser, sjöräddningsmetodik, sökmetoder, observations-teknik, livräddning o dyl lärs ut till och tilllämpas av den personal som deltar i sjöräddning.
6. Samarbetet mellan i första hand Finland och Sverige men också med Sovjet och andra grannländer utvecklas så att utbyte av uppgifter om sjöräddningsresurser sker kontinuerligt och att samträning och utbyte av erfarenheter sker i erforderlig omfattning.  
Minst en gång per år bör en sjöräddningsövning i anslutning till färjetrafiken hållas.



### Säkerhetsföreskrifter

Med säkerhetsföreskrifter avses här alla de bestämmelser som gäller beträffande fartygens konstruktion, besättning, utrustning, ordningens upprätthållande, passagerarkontroll osv. Det är ur säkerhetssynpunkt av stor betydelse att likartade normer och bestämmelser blir gällande både i Finland och Sverige och för andra nationers färjor i denna trafik. Sjöfartsavdelningen i Finland och Sjöfartsinspektionen i Sverige har direktkontakt i dessa frågor.

Denna undersökning har konstaterat följande

1. Kontrollen av passagerantalet är inte effektivt eller ändamålsenligt ordnad. Det nuvarande systemet att fartygen står för kontrollen av antalet passagerare borde ändras så att rederiernas markorganisation ombesörjer densamma.
2. Överenskommelse om stickprovskontroll av passagerantalet borde göras mellan myndigheterna i Sverige och Finland.
3. Upprätthållandet av ordningen ombord borde effektiviseras.  
Finska Sjöfartsstvtvrelsen har inlämnat en framställning till handels- och industriministeriet beträffande ordningsmän på passagerarfartyg (bilaga 10).
4. Bryggpersonalen är den viktigaste säkerhetsfaktorn ombord. Det är därför angeläget att deras arbetstider är reglerade så att tillräcklig vila erhålles mellan vakterna och mellan tjänstgöringsperioderna.  
Denna fråga bör granskas av sjöfartsmyndigheterna.

### Sjöolyckor i anslutning till färjetrafiken

Under senaste 5-års-perioden har 25 olyckor inträffat i den aktuella trafiken med passagerarfartyg.

I Stockholmsområdet har 12 olyckor inträffat och på finska sidan 13 st (Bilaga 11). Av bilagorna framgår att olyckorna i huvudsak är koncentrerade till Söderarmsområdet på svenska sidan och till sträckorna Nyhamn-Långnäs samt Korpo-Åbo på finska sidan.

Haveriernas karaktär har varit

- 17 grundstötningar
- 6 kollisioner
- 2 bottenkänningar

Av kollisionerna har en inträffat på svenska sidan och fem på finska sidan.

Någon olycka med dödlig utgång har inte inträffat sedan 1968 då Botnia och Ilmatar koliderade i dimma.

Huvudparten av olyckorna kan hänföras till den mänskliga faktorn och endast ett fåtal till tekniskt fel. Halvparten av olyckorna har skett vid klar sikt. Detta visar bryggfunktionens stora betydelse ur sjösäkerhetssynpunkt och belyser vikten av ändamålsenlig ansvars- och arbetsfördelning mellan vakthavande bryggpersonal.

Vid genomgång av olyckorna har konstaterats stora svårigheter att vid sjöförklaringarna finna de egentliga orsakerna. Det är emellertid ytterst angeläget ur sjösäkerhetssynpunkt att dessa framkommer för att ge underlag för eventuella nödvändiga förbättringar av säkerhetsanstalterna. Arbetsgruppen anser det därför nödvändigt att varje olycka undersöks av en speciell haverikommission.

### Sammanfattning

Med nuvarande förutsättningar kan man förutse en fördubbling av nuvarande färjetrafiken mellan Sverige och Finland inom den närmaste 10-års perioden. Denna ökning av den redan livliga trafiken ställer ökade krav på sjösäkerheten.

Enligt direktiven har undersökningarna koncentrerats till trafiken mellan Stockholm/Roslagen och Finland (Åland, Åboområdet, Helsingfors). I nuvarande trafik har inte några påtagliga brister ur säkerhetssynpunkt kunnat konstateras.

Farledernas standard har under de senaste åren höjts betydligt och ytterligare förbättringar är planerade. Trafiken upprätthålles huvudsakligen av moderna färjor, som uppfyller stora säkerhetskrav.

Trots att nuvarande trafikbild inte inger några större farhågor ur säkerhetssynpunkt föreslår arbetsgruppen följande åtgärder:

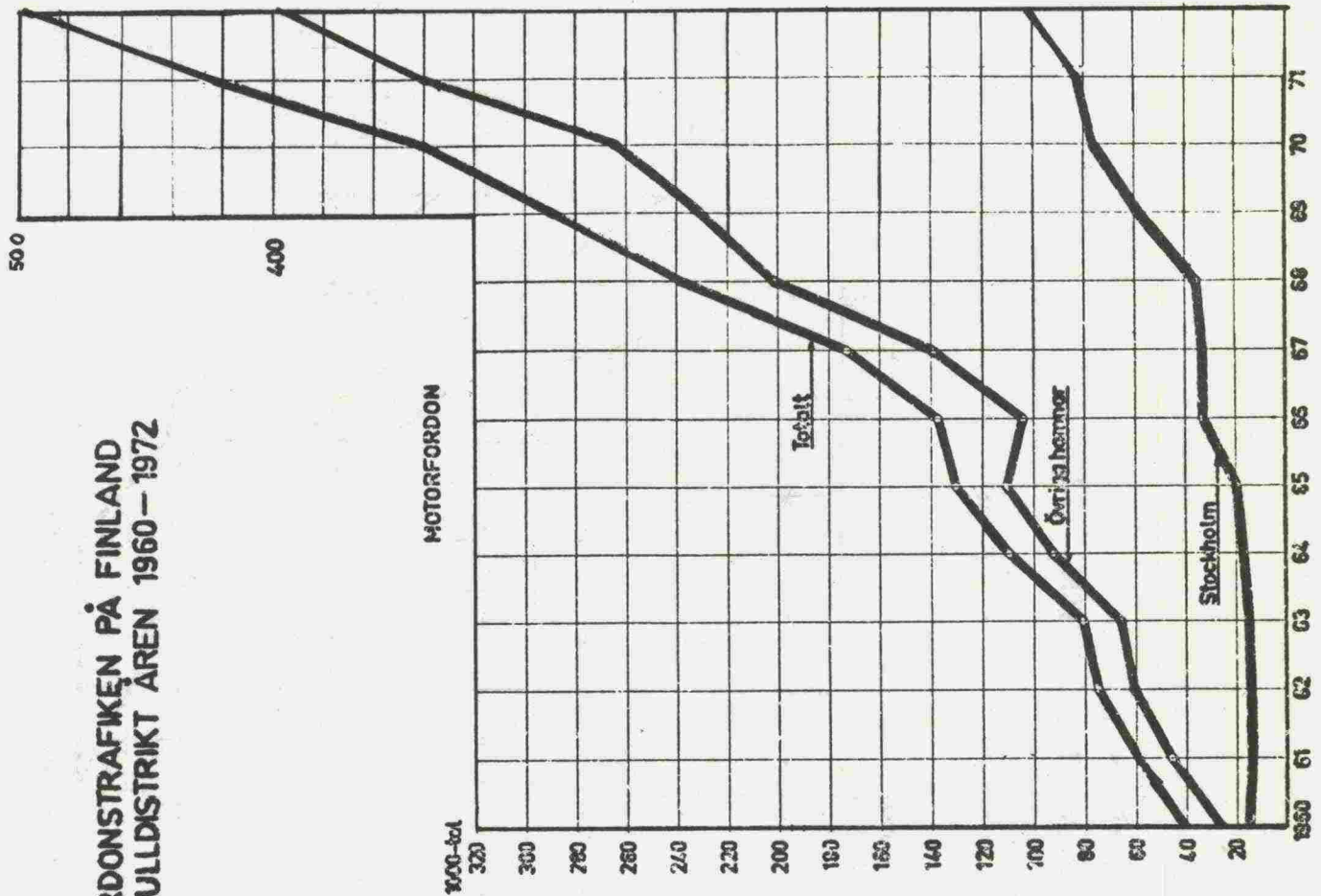
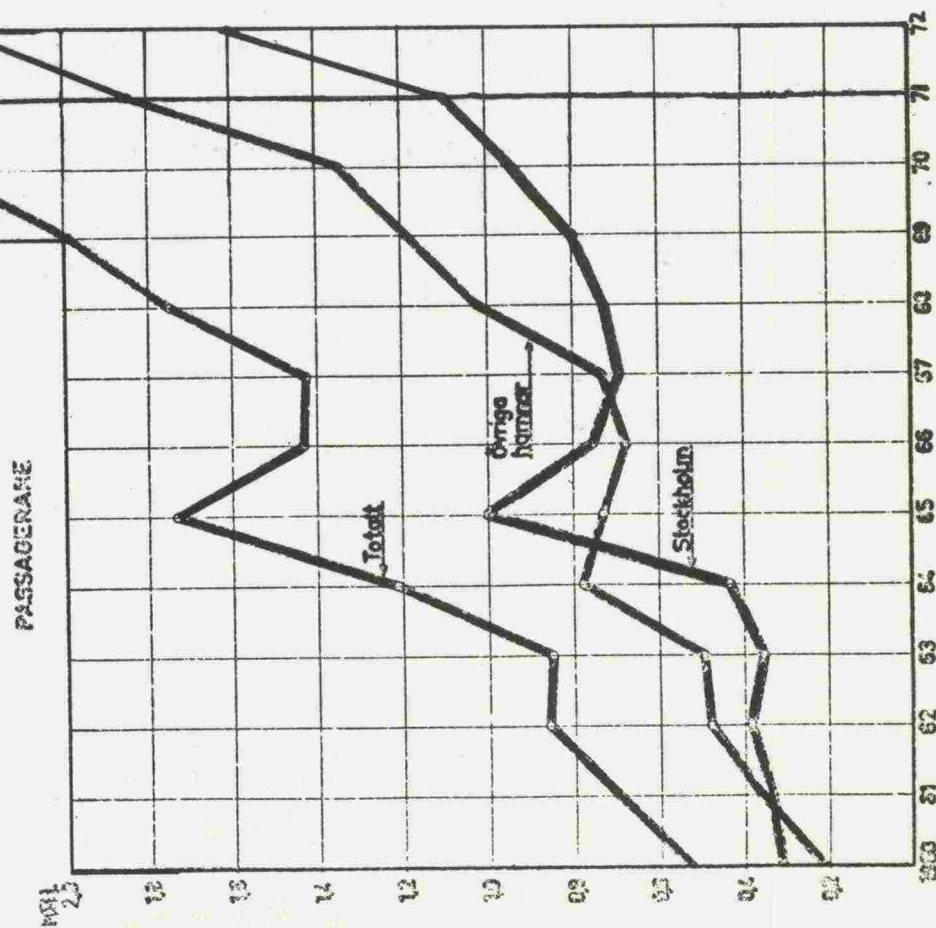
- en arbetsgrupp bildas för att inför den fortsatta trafikökningen klarlägga behovet av ytterligare förbättringar på farledsnätet
- normer för bryggrutiner utarbetas
- en med hänsyn till farledernas speciella natur lämplig radarnavigeringsmetod utarbetas och radarnavigationskort framställas skyndsammast
- trafikinformationscentraler inrättas
- trafiken enkelriktas i görligaste mån



- föreskrifter om begränsningar av längden på timmersläpen i de aktuella lederna utfärdas
- för att effektivisera räddningstjänsten bör en arbetsgrupp omgående tillsättas för att undersöka förutsättningarna för åtgärder, som angivits ovan i rapporten
- rederiernas markorganisation ombesörjer kontrollen av antalet passagerare
- myndigheternas stickprovskontroll av passagerarantalet bör samordnas
- färjebesättningarnas arbetstider (i synnerhet bryggpersonalens) bör undersökas
- varje olycka med färja bör bli föremål för en speciell utredning
- för utbyte av erfarenheter och information bör årligen en konferens hållas med representanter från sjöfartsmyndigheter, rederier och fartygsbefäl.

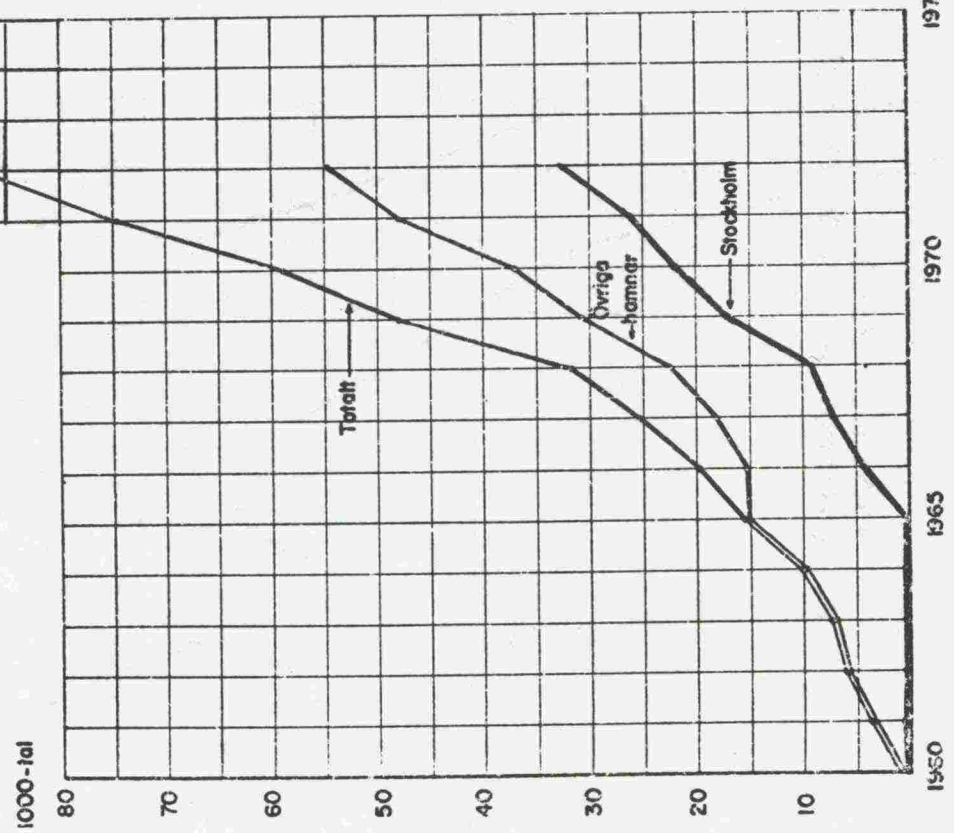
# PASSAGERARE- OCH MOTORFORDONSTRAFIKEN PÅ FINLAND ÖVER HAMNAR INOM STOCKHOLMS TULLDISTRIKT ÅREN 1960-1972

712  
↑ (4058966)

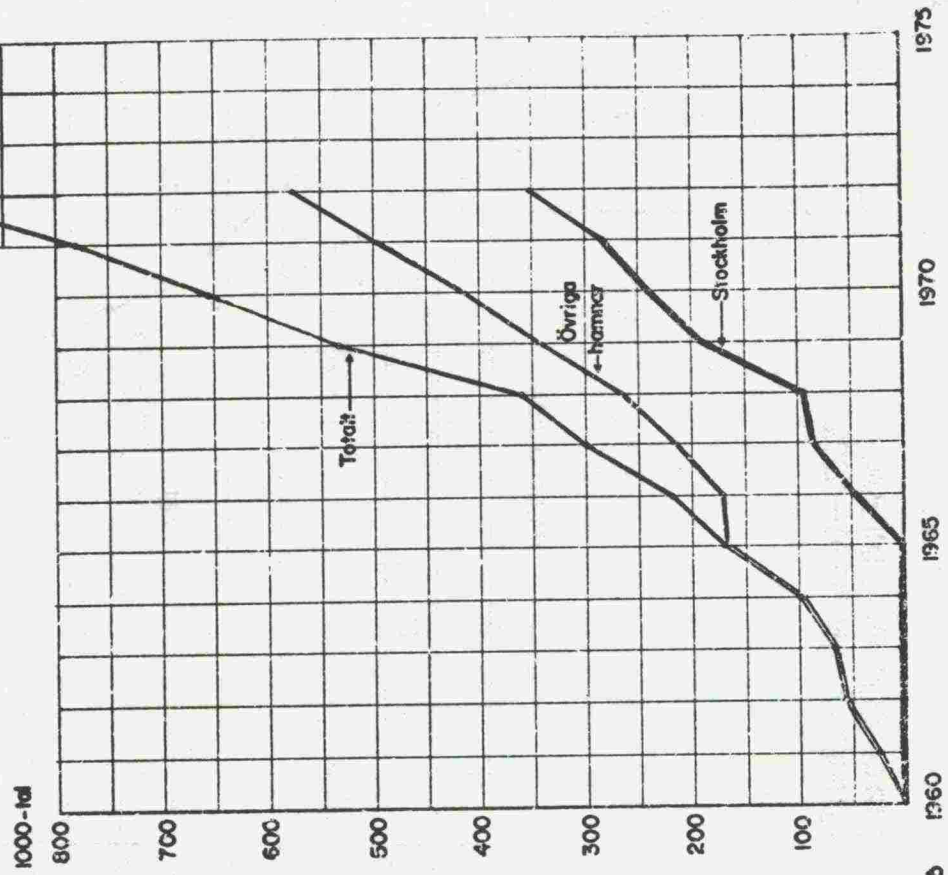


TRAFIKEN PÅ FINLAND  
ÖVER HANMAR INOM STOCKHOLMS TULLDISTRIKT 1960-1972

LASTFORDON



GODS MED LASTFORDON





## Trafiken på Finland över hamnar inom Stockholms tulldistrikt

	Lastfordon								
	Stockholm		Norrtälje		Kapellskär		Övriga hamnar		Totalt
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal
1964	399	4,0	9.041	89,5	555	5,5	103	1,0	10.098
1965	350	2,2	11.790	75,7	3.153	20,3	276	1,8	15.569
1966	4.353	22,1	11.738	59,7	2.785	14,2	783	4,0	19.659
1967	7.203	28,4	11.120	43,9	6.439	25,5	568	2,2	25.330
1968	9.225	29,1	12.137	38,3	9.936	31,4	385	1,2	31.683
1969	17.156	35,8	16.700	34,9	13.809	28,8	240	0,5	47.905
1970	22.031	37,3	20.383	34,6	16.327	27,7	251	0,4	58.992
1971	26.623	35,7	21.829	29,3	25.850	34,7	259	0,3	74.561
1972	32.557	37,3	26.575	30,4	27.893	32,0	291	0,3	87.316

	Gods med lastfordon								
	Stockholm		Norrtälje		Kapellskär		Övriga hamnar		Totalt
	Ton	%	Ton	%	Ton	%	Ton	%	Ton
1964	2.124	2,2	92.879	94,8	2.711	2,8	192	0,2	97.906
1965	1.655	1,0	133.391	78,7	32.114	18,9	2.343	1,4	169.503
1966	47.295	21,6	135.071	61,8	27.438	12,6	8.752	4,0	218.556
1967	86.019	28,6	130.384	43,3	78.840	26,2	5.613	1,9	300.856
1968	94.548	26,2	141.115	39,2	121.991	33,9	2.663	0,7	360.317
1969	190.716	35,0	181.448	34,0	159.801	30,0	1.303	0,2	533.268
1970	241.228	36,8	226.703	34,6	186.223	28,4	1.547	0,2	655.701
1971	283.563	36,3	211.673	27,1	284.104	36,4	1.299	0,2	780.639
1972	352.672	38,0	237.660	25,6	335.168	36,2	1.867	0,2	927.367

## Trafiken på Finland över hamnar inom Stockholms tulldistrikt

	Passagerare								
	Stockholm		Norrtälje		Kapellskär		Övriga hamnar		Totalt
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal
1964	434.673	35,8	385.915	31,8	213.227	17,6	179.707	14,8	1.213.522
1965	1.002.152	57,8	323.763	18,7	315.627	18,2	92.287	5,3	1.733.829
1966	753.728	52,7	304.689	21,3	316.041	22,1	56.343	3,9	1.430.801
1967	692.409	48,5	286.445	20,1	399.569	28,0	48.503	3,4	1.426.926
1968	727.039	41,6	440.638	25,2	524.009	30,0	56.621	3,2	1.748.307
1969	800.406	40,2	462.714	23,3	660.410	33,2	64.695	3,3	1.988.225
1970	936.804	41,1	484.904	21,3	754.085	33,1	101.598	4,5	2.277.391
1971	1.101.862	37,3	474.013	16,1	1.243.012	42,1	131.726	4,5	2.950.613
1972	1.808.627	44,5	571.469	14,1	1.529.058	37,7	149.712	3,7	4.058.866

	Personbilar etc								
	Stockholm		Norrtälje		Kapellskär		Övriga hamnar		Totalt
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal
1964	16.670	16,8	45.943	46,3	21.178	21,3	15.483	15,6	99.274
1965	19.507	17,0	48.901	42,5	36.678	31,9	9.901	8,6	114.987
1966	28.838	24,4	47.126	40,0	35.217	29,9	6.776	5,7	117.957
1967	26.334	17,8	48.956	33,1	65.525	44,4	6.945	4,7	147.760
1968	26.768	13,0	83.917	40,6	87.292	42,2	8.595	4,2	206.572
1969	41.131	17,0	82.247	34,0	105.494	43,6	12.947	5,4	241.819
1970	54.124	19,3	85.124	30,3	119.249	42,5	22.182	7,9	280.679
1971	56.225	16,1	84.344	24,2	184.434	53,0	23.211	6,7	348.214
1972	68.792	16,9	97.544	23,9	214.686	52,7	26.645	6,5	407.667

Antal anlöp med passagerarfartyg och färjor till Sverige  
under 60-talet.

ÅR	Totalt	Nationalitet			Direkt	Övrigt	gods- färja
		Fi	Sv	Övrigt	Fi-Sv		
1970	6203	4913	1048	242	5923	74	206
1969	5535	4304	1173	58	5450	85	-
1968	5070	3978	1092	-	4923	147	-
1967	4254	3169	1074	11	4100	154	-
1966	3602	2724	853	25	3481	121	-
1965	4002	2847	877	278	3905	97	-
1964	3265	2369	859	37	3129	36	-
1960	1946	1102	844	22	1922	24	-

Källa SOS, Sjöfart



[illegible]

Färja	Linje	passagerar- kapacitet	Max bilar	Ford.kap långtrad	
Bore Nord	Skellefteå-Jakobstad				
Wasa Expres	Sundsvall-Wasa	810	120	9	
Botnia Express	Sundsvall-Wasa	810	150	10	
Polar Expres	Örnsköldsvik-Vasa	1034	150	12	
Fenno Express	Umeå-Vasa	1200	150	12	
Scania Express	Umeå-Vasa	800	110	14	
Roslagen	Grisslehamn-Ekerö	405	70	7	
Baronessan	Stockholm-Mariehamn	975	18	-	
Prinsessan	Stockholm-Mariehamn	1000	30	-	
Freeport	Stockholm-Helsingfors				

Rederi	Färja	Brutto	Netto	Dwt	Storlek	Fart	År/månad	
Myrstens. red. SF Line AB Myrstens. red. SF Line A/B SF Line A/B R/A Sally R/A Solstad R/A Sally R/A Sally	Apollo	4238	1814	1000	108,7 x 17,2 x 4,6	18,5	1970/5	sv Slite
	Aurella	8000			125 x 21 x 5	21,5	1973/6	fi Mariehamn
	Diana	4152	1720	1100	108,7 x 17,2 x 4,6	18,5	1972/12	sv Slite
	Kapella	3159	1482	1078	97,5 x 18,2 x 4,7	18	1967/4	fi Mariehamn
	Marella	3930	1510		99,2 x 17,3 x 4,8	18	1970/11	fi Mariehamn
	Viking 1	4239	1886	1100	108,7 x 17,2 x 4,6	18,5	1970/	fi Mariehamn
	Viking 2	1217	485	369	70,0 x 11,5 x 4,0	15,5	1940/5	fi Mariehamn
	Viking 3	4299	1880	1100	108,8 x 17,2 x 4,6	18,5	1972/4	fi Mariehamn
	Viking 4	4200			108,7 x 17,2 x 4,6	19	1973/6	fi Mariehamn
Stena Red. GMBH Stena Line Ab O/Y Finnlines Ltd Enzo-Gutzeit OY	Stena Finlandica	2855	1044		91,5 x 14,5 x 4,3		1963	kiell Väst Tyskland
	Stena Germanica	5195	690		110,9 x 18,5 x 4,8	23,5	1967/4	sv Göteborg
	Finnhansa	7820	3867	2510	134,4 x 20,1 x 5,7	20	1966/3	fi Helsingfors



Färja	Linje	Passagerar- kapacitet	Max Bilar	Kapacitet långtrad.
Apollo	Kapellskär-Mariehamn-Nådendal	1200	250	26
Aurella	Kapellskär-Mariehamn-Nådendal	1500	440	36
Diana	Kapellskär-Mariehamn-Nådendal	1200	260	26
Kapella	Kapellskär-Mariehamn-Nådendal	1200	220	23
Marella	Stockholm-Åbo	1200	225	24
Viking 1	Kapellskär-Mariehamn-Nådendal	1200	260	26
Viking 1	-"	600	55	6
Viking 3	-"	1200	260	26
Viking 4	Stockholm-Åbo	1200	260	26
Stena Finlandica	Stockholm-Mariehamn			
Stena Germanica	Stockholm-Mariehamn	1300	220	16
Finn hansa	Helsingfors-Nynäshamn	1800	154	26

Rederi	Färja	Brutto	Netto	Dwt	Storlek	Fart	År/månad		
Ångf AB Bore	Bore I	8000		1800	128,0 x 22,0 x 5,9	22	1973/3	fi	Åbo
FÅA	Aallotar	7801	3766	1230	126,9 x 19,6 x 5,2	21	1972/2	fi	Helsingfors
Sthlms Red AB Svea	Svea Regina	8020	4041	1230	126,9 x 19,6 x 5,2	21	1972/5	sv	Stockholm
Ångf AB Bore	Bore	3878	1445	870	99,8 x 15,3 x 5,0	16,25	1960/4	fi	Åbo
Sthlms Red Ab Svea	Svea Jarl	4334	2100	1097	101,4 x 17,2 x 4,8	16,5	1962/6	sv	Stockholm
Oy Silja Line Ab	Fennia	6396	2763	476	128,4 x 19,7 x 5,0	18,5	1966/4	fi	Åbo
FÅA	Floria	4052	1685	1062	101,6 x 18,8 x 5,0	19	1970/4	fi	Helsingfors
Ångf AB Bore	Botnia	3514	1183	1220	101,6 x 18,7 x 4,9	19	1967/10	f9	Åbo
Ab Silja rederiet	Nordia	3749	1386	970	98,0 x 18,5 x 4,6	18	1962/5	fi	Åbo
Ab Silja rederiet	Skandia	3733	1360	990	101,6 x 18,5 x 4,9	18	1961/5	fi	Åbo
FÅA	Ilmatar	5171	2510	570	128,3 x 16,0 x 4,5	20	1964	fi	Helsingfors
Ångf Ab Bore	Bore II	2974	1567	764	92,4 x 14,3 x 5,0	15,5	1952/6	fi	Åbo
-"	Bore III	3007	1212	850	90,9 x 14,3 x 5,0	16	1952/12	f4	Åbo
-"	Achilles	3000			99,1 x 13,2 x 4,9	16			(Chartrad över sommaren)

Färja	Linje	Kapacitet passager	Max ford.kap	
			Bilar	Långtrad.
Bore I	Stockholm-Åbo	1200	344	25
Aallotar	Stockholm-Helsingfors	1000	170	15
Svea Regina	Stockholm-Helsingfors	1000	170	15
Bore	Stockholm-Åbo	715	15	-
Svea Jarl	Stockholm-Åbo	1037	60	2
Fennia	Stockholm-Åbo	1200	225	30
Floria	Stockholm-Åbo	1000	225	26
Botnia	Stockholm-Åbo	1000	200	24
Nordia	Norrtälje-Mariehamn/ Långnäs-Åbo	1000	175	20
Skandia	Långnäs-Åbo	1000	175	20
Ilmatar	Stockholm-Åbo/Helsing- fors	1200	90	-
-	Helsingfors-Visby			
Bore II	Stockholm-Mariehamn	600	-	-
Bore III	Stockholm-Åbo	770	-	-
Achilles	Stockholm-Mariehamn	750	15	



Rederi	Färja	Brutto	Netto	Dwt	Storlek	Fart	År/månad		
Avomeri Line (Alexander Fracht schiff K.G.)	Lalli	1585	595	2750	108,5 x 21,0 x 5,0	17,5	1971/12	vt	Hamburg
	Anu (Leila)	1585	595	2628	108,5 x 21,0 x 5,0	17,5	1972/12	vt	Hamburg
	Ilkka	1586	591	2628	108,5 x 21,0 x 5,0	17,5	1972/6	vt	Hamburg
AB Siljarederiet	Silvia	2499	871	2100	118,4 x 16,0 x 4,8	18	1971	fi	Åbo
Statens Järnvägar	Trelleborg	6476	2335	1719	137,7 x 18,8 x 5,4	18	1958/4	sv	Trelleborg
Ångf Ab Bore	Bore IX	3166	1131	4665	113,4 x 19,2 x 6,2	16	1972/4	fi	Åbo

Färja	Linje	Bilar	Max kapacitet Långtrad.	Max kapacitet 20 ft. cont.
Lalli	Stockholm-Helsingfors	240	50	200
Anu	Helsingborg-Helsingfors	240	50	200
Leila				
Ilkka	Stockholm-Helsingfors	240	50	200
Silvia	Norrtälje-Nystad	50	31	18
Trelleborg	Stockholm-Nådendal		31 (järnvägs- vagnar)	
Bore IX	Göteborg-Helsingfors	700	80 12 m trailers	220

Passagerarfartyg och färjor inklarerade till och utklarerade  
från Sverige år 1970

I Passagerarförande  
fartyg

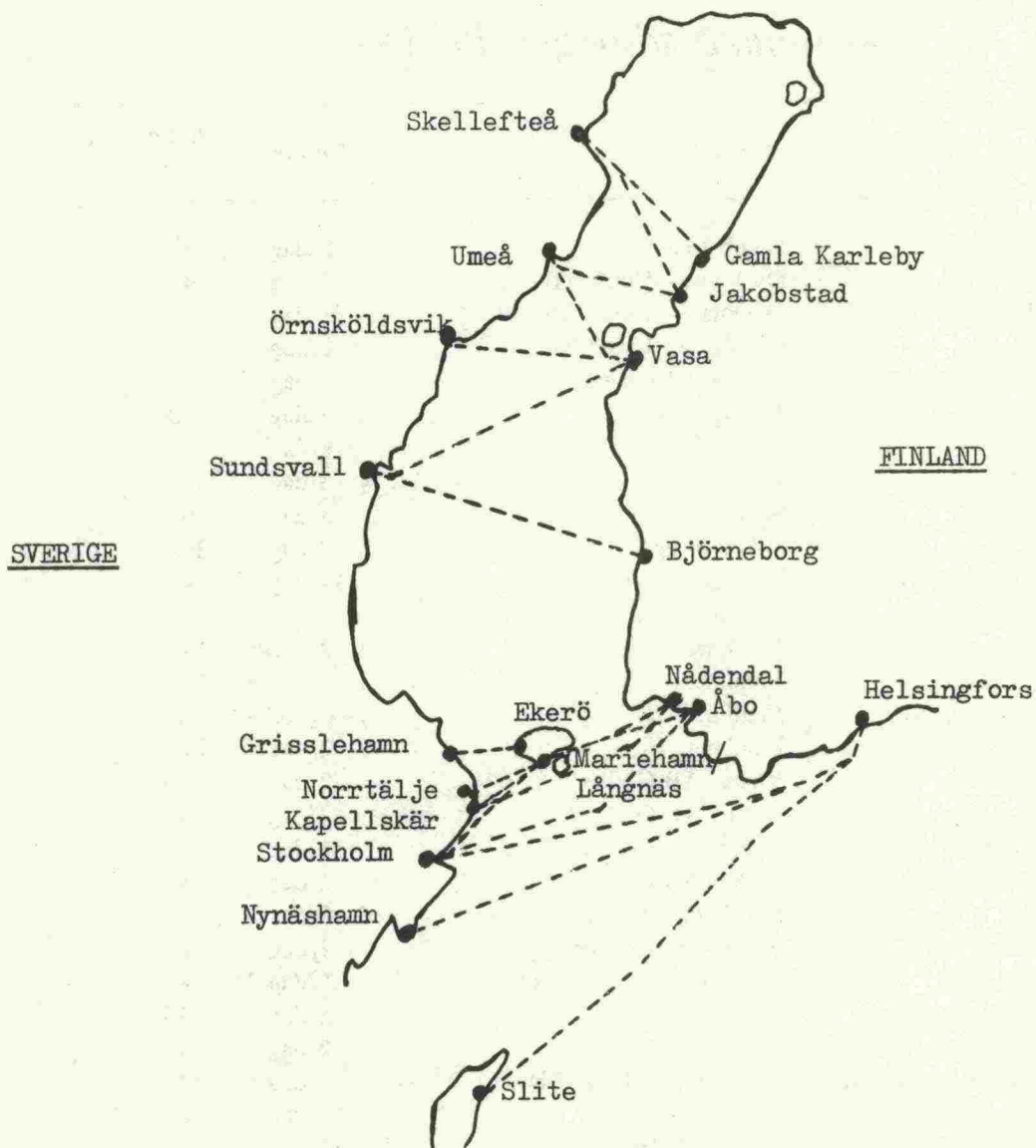
	Nat	Inklarerade			Utklarerade		
		Antal	Netto 1000 ton	pass 1000	Antal	Netto 1000 ton	pass 1000
Finland-Sverige		5923	7645	1347	5923	7644	1349
över							
Skellefteå	Fi	82	95	16	82	95	16
Umeå	Fi	624	701	130	626	704	126
Örnsköldsvik	Fi	81	66	15	81	66	16
Sundsvall	Fi	177	230	53	177	230	51
Grisslehamn	Fi	575	180	49	573	179	50
Norrtälje och Ka- pellskår		2403	2795	616	2403	2794	622
därav	Sv	297	516	139	297	516	133
	Fi	2070	2264	477	2069	2263	489
	VT	36	15	0	37	15	0
Stockholm		1981	3579	468	1981	3576	468
därav	S	751	1331	136	750	1327	136
	F	1230	2247	332	1231	2249	332
Finland-Sverige- (Danmark)-Västtyskland							
Från/Till Finland		74	258	12	71	248	11
över							
Nynäshamn	Fi	48	168	1	46	161	1
Slite	Fi	26	90	11	25	87	10
<u>II Godsfärjor</u>							
Finlands-Sverige över Norrtälje	VT	206	83	1	204	83	1
Totalt		6203	7986	1360	6198	7975	1361

Källa: SOS Sjöfart, 1970



32  
Färjeförbindelser mellan Sverige och Finland  
 (bil och passagerarfärjor)

Bil. 6



		<u>Turtäthet</u> (sommaren 1972)
1.	Skellefteå - Gamla Karleby	1-2/vecka
2.	Skellefteå - Jakobstad	1/dag
3.	Umeå - Jakobstad	1/dag
4.	Umeå - Vasa	4/dag
5.	Örnsköldsvik - Vasa	3-4/vecka
6.	Sundsvall - Vasa	1-2/dag
7.	Sundsvall - Björneborg	1/dag
8.	Grisslehamn - Eckerö	3-4/dag
9.	Norrtälje - Åbo	3/dag
10.	Norrtälje - Mariehamn/Långnäs	3/dag
11.	Kapellskär - Nådendal	5/dag
12.	Kapellskär - Mariehamn	7-8/dag
13.	Stockholm - Mariehamn	1-2/dag
14.	Stockholm - Åbo	4/dag
15.	Stockholm - Helsingfors	1/dag
16.	Nynäshamn - Helsingfors	----- *
17.	Slite - Helsingfors	1-2/vecka

\* 1-2 turer/vecka under övriga delen av året

# Sveriges bilfärjeförbindelser

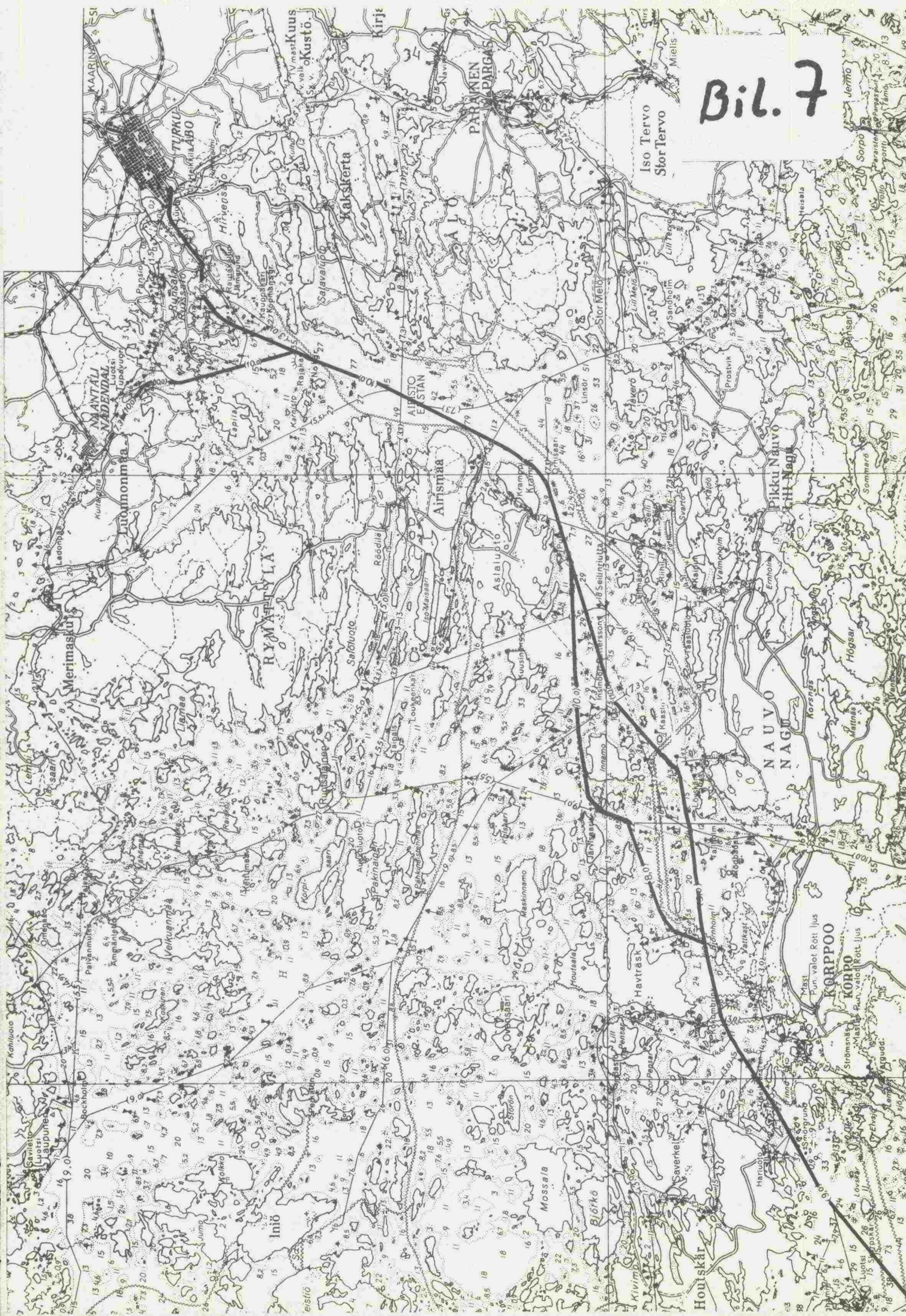
— Sommarsäsongen 1973 —

Linje	Rederi	Turtäthet	Restid, timmar
01 Skellefteå—Jakobstad	Jakob Line	2/dag	5,5
02 Umeå—Vasa	Oy Vaasa—Umeå AB	4/dag	4
03 Örnsköldsvik—Vasa	Oy Vaasa—Umeå AB	1/dag	6
04 Sundsvall—Vasa	Oy Vaasa—Umeå AB	2/dag	9
05 Grisslehamn—Eckerö	Rederi AB Eckerö	2—5/dag	2
06 Kapellskär—Mariehamn	Viking Line	4—5/dag	2,5
07 Kapellskär—Nådendal (a)	Viking Line	6/dag	8
08 Norrtälje—Åbo (a)	Silja Line	3/dag	10
09 Stockholm—Åbo	Silja Line	3/dag	10,5
10 Stockholm—Åbo	Viking Line	2/dag	10
11 Stockholm—Helsingfors	Silja Line	1/dag	14
12 Stockholm—Mariehamn	Ålands Linjen	2/dag	5
13 Slite—Helsingfors (c)	Finnlines	1—2/vecka	14
14 Slite—Lübeck (b) (c)	Finnlines	1—2/vecka	23
15 Nynäshamn—Helsingfors	Finnlines	1—2/vecka	13,5
16 Nynäshamn—Lübeck	Finnlines	1—2/vecka	24
17 Nynäshamn—Visby	Rederi AB Gotland	2/dag	4,5
18 Oskarshamn—Visby	Rederi AB Gotland	2/dag	4
19 Västervik—Klintehamn	Rederi AB Gotland	1/dag	4
20 Grankullavik—Klintehamn	Rederi AB Gotland	2/dag	2,5
21 Ystad—Rönne	Bornholmsbolaget	3—8/dag	2,5
22 Ystad—Swinoujście	Polish Ocean Lines	2/dag	7
23 Trelleborg—Sassnitz	SJ/Deutsche Reichsbahn	5/dag	4
24 Trelleborg—Travemünde	TT-linie	3/dag	6,5
25 Malmö—Travemünde	Öresundsbolaget	2/dag	8
26 Helsingborg—Travemünde (d)	Scandinavian Ferry Lines	2/dag	10
27 Limhamn—Dragör	Öresundsbolaget	29/dag	1
28 Malmö—Köpenhamn	Öresundsbolaget	12—14/dag	1,5
29 Malmö—Köpenhamn	Statens Järnvägar	4/dag	1,5
30 Landskrona—Köpenhamn	Scandinavian Ferry Lines	18/dag	1
31 Helsingborg—Helsingör	Scandinavian Ferry Lines	51/dag	0,5
32 Helsingborg—Helsingör	SJ/Danske Statsbaner	50/dag	0,5
33 Varberg—Grenå	Lion Ferry	4/dag	4,5
34 Göteborg—Kiel	Stena Line	1/dag	13
35 Göteborg—Korsör (e)	Stena Line	1/vecka	9
36 Göteborg—Frederikshavn	Stena Line	7/dag	3
37 Göteborg—Frederikshavn	Sessanlinjen	4/dag	3
38 Göteborg—Immingham	Tor Line	3/vecka	25
39 Göteborg—Amsterdam	Tor Line	2/vecka	24
40 Göteborg—London	Svenska Lloyd	1—2/vecka	36

ANMÄRKNINGAR: (a) via Åland, (b) via Bornholm, (c) trafik endast under sommarsäsongen, d) via Köpenhamn, (e) direkt Korsör en tur i veckan, i övrigt dagliga turer via Kiel.

Källa: Svensk Sjöfartstidning



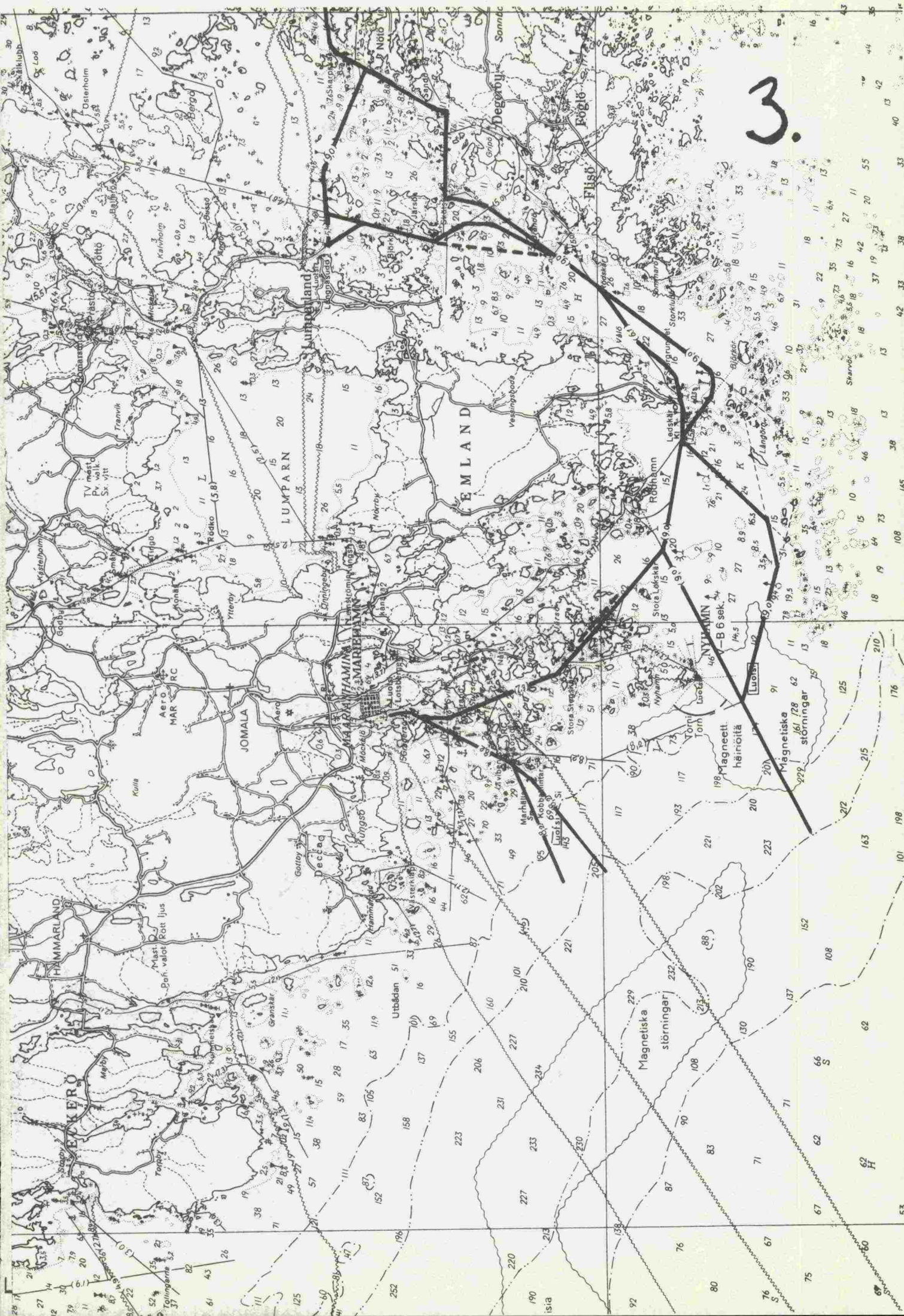


Bil. 7

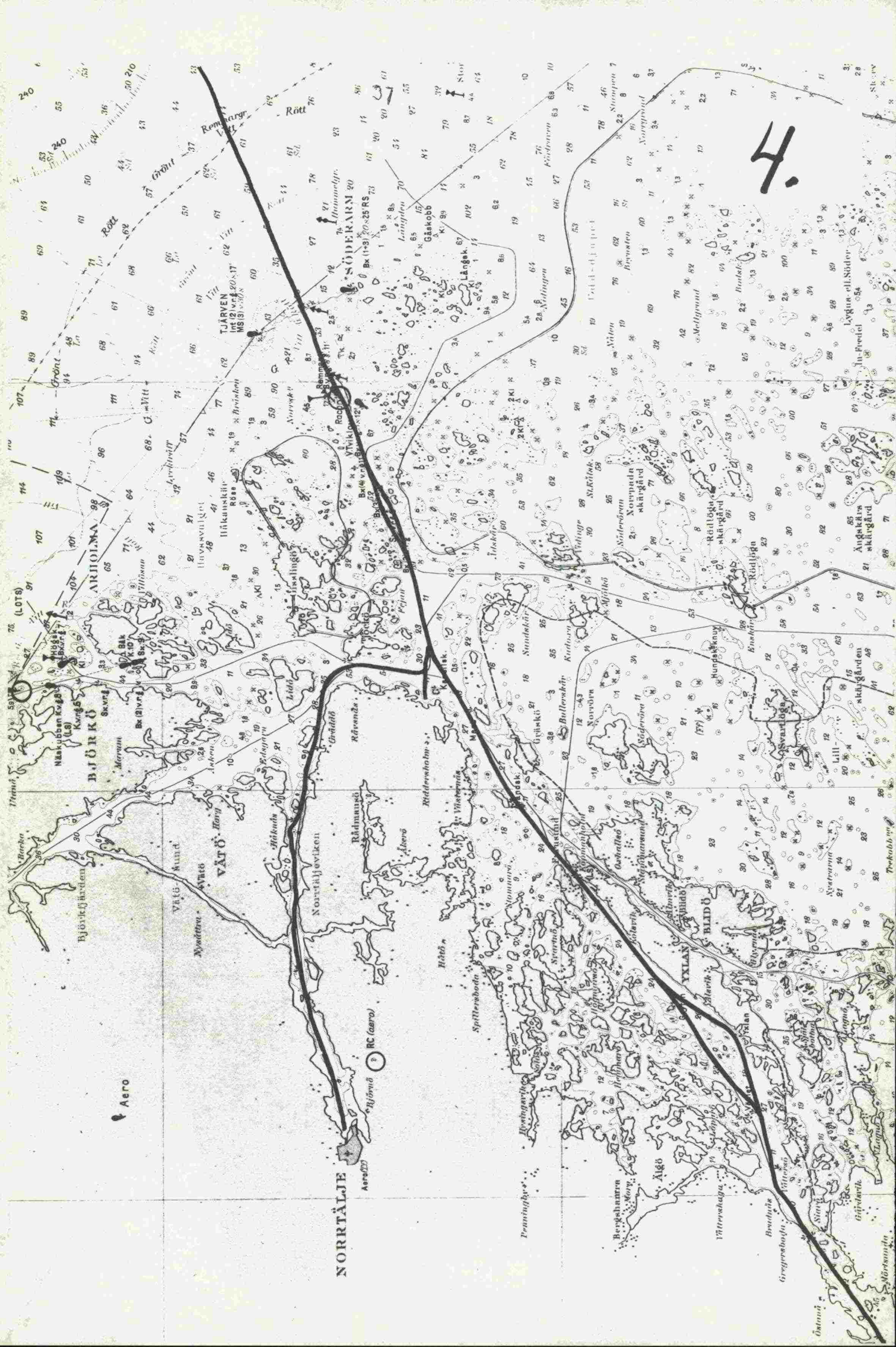




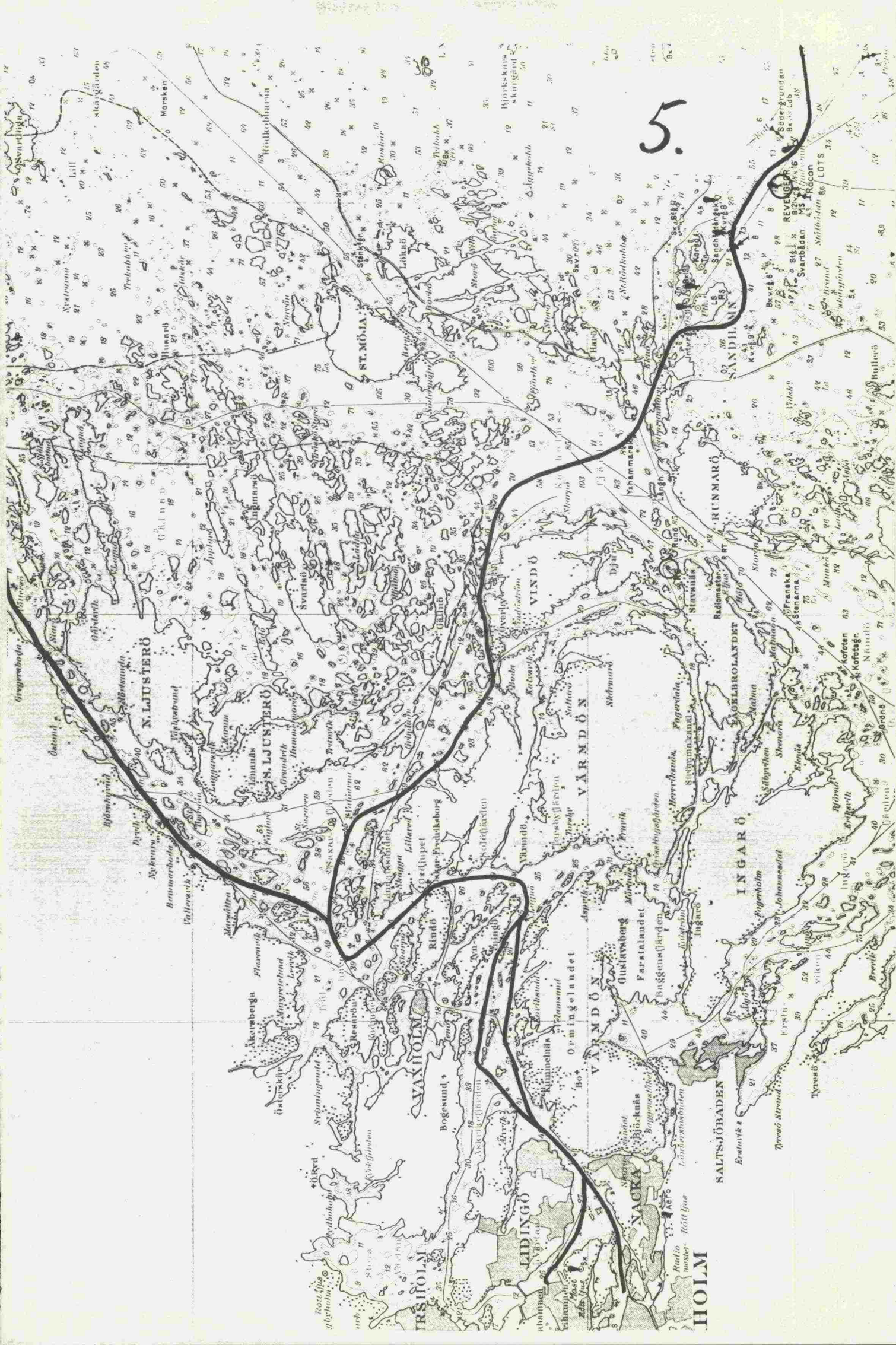












5.

N. LJUSTERÖ

S. LJUSTERÖ

VÄRMDÖN

VINDÖ

VÄRMDÖN

INGARÖ

SALTSJÖBADEN

HOLM



Helsingfors 1973 03 13

Nr 1007/73/101

Till handels och industriministeriet

Hänvisning

Ärende lagförslag om dirigering  
av sjötrafiken

Frågan om parallellfarleder och ibruktagande av enkelriktade farleder inom sjötrafiken har redan under några år i olika kretsar varit aktuell. För någon tid sedan rekommenderade IMCO en del dylika trafikarrangemang. Enligt denna föreslogs bl. a. parallellfarleder i Finska viken. Trafiken mellan Finland och Sverige har delvis även aktualiserat samma fråga. För tryggnad av trafiken har även för denna rutt planerats enkelriktade parallellfarleder eller körfiler. Ytterligare har konstaterats, att enär trafiken på Bottniska viken blir allt livligare, isynnerhet när oljeraffinaderiet i Pyhämaa påbörjat verksamheten, uppstår svåra trafik-korsningar på Ålands hav i vilka trafiken ovillkorligen måste dirigeras.

Frågan har redan behandlats av myndigheterna i Finland och Sverige vilka enats om att man från vardera hållet vidtar åtgärder för arrangerandet av trafiken på Ålands hav. Planeringen innebär, att en del fyrar bör byggas, varom redan översänts kostnadsförslag till ministeriet. Dirigeringen av trafiken och ibruktagandet av parallellfarleder förutsätter dock, att myndigheterna har härtill berättigade befogenheter. Ifråga om ovannämnda IMCO:s rekommendationer, är dessa icke formellt förpliktande för regeringarna, men för ordningens skull vore det av nöden, att den finska lagstiftningen bereds så att dessa rekommendationer kan vinna laga kraft.

Förutom parallellfarleder för sjötrafiken, bör man även bereda sig på en del andra arrangemangs- och regleringsåtgärder. På livligt trafikerade passagerarfartygsrutter bör trafiken av långsamma och svårmanövrade fartyg begränsas. I all synnerhet borde i dessa farleder stockflottsbogseringen och segelfartygstrafiken begränsas.

I finsk lagstiftning kan stadgas om alla fartyg, även utländska, såvitt det är fråga om finskt territorialvatten. Jämväl kan även i lag stadgas, beträffande finska fartygs trafik på internationellt vatten. Analogt emotses, att stadgandena i Sverige kommer att beröra alla fartyg inom svenskt område och svenska fartyg på internationellt vatten. Enär det på Ålands hav endast är fråga om ett rätt smalt område med öppet hav, skulle förordningarna i Finland och Sverige formellt täcka största delen av trafiken på Ålands hav. Utanför de formella stadgandena skulle endast stå övriga länders fartyg, när de är på internationellt vatten.

Med stöd av ovan sagda framför sjöfartsstyrelsen högakttningsfullt, att handels- och industriministeriet måtte skrida till åtgärder för verkställande av erforderlig lagstiftning angående arrangering och dirigering av trafiken. I detta syfte överstyrs till ministeriet bifogade förslag till regeringsproposition. Det må ifråga om lagförslagets form och innehåll ytterligare nämnas:

Lagförslagets 1 § har utformats rätt kort och generellt. I den mån det anses erforderligt med mera detaljerade stadganden, bifogas även ett annat alternativ till samma paragraf.

Frågan om trävarors flottningsförbud kan bli svår. I det fall, att en tillfredsställande lösning på denna inte nås, måste man nöja sig med att lagstiftningen ifråga om flottning blir oförändrad och att hot mot stöfarten begränsas genom myndigheternas förhandlingar och samarbete.

Generaldirektör

Helge Jääsalo

Chefen för kansliavdelningen  
Överdirektör

Tauno Niklander



Regeringens proposition till riksdagen  
beträffande lag om dirigering av sjö-  
trafiken.

Inom sjötrafiken har hittills inte hos oss från myndigheternas sida utövats samma slags dirigering och reglering av trafiken, som fråga om vägtrafiken. I flottningsstadgandena har visserligen en del bestämmelser om flottning av trävaror kunnat utfärdas och länsstyrelserna kan föreskriva fartbegränsningar samt vattenrätterna fatta beslut om stängande av farleder. Utmärkande för dessa åtgärder är, att man genom dessa främst försöker förhindra de olägenheter som trafiken åsankar stränder eller vattendrag. Deras egentliga avsikt är således inte att befrämja själva trafiken.

Under senaste tid har dock krav på dirigering och reglering av sjötrafiken uppstått också på grund av själva trafiken och säkerställandet av dess trygghet. Sjöfartsmyndigheternas uppgift är visserligen att dra försorg om farleder och sjöfartens säkerhetsanordningar samt lotsning. Det har för sjöfartsmyndigheterna dock inte hittills varit möjligt att dirigera och leda den egentliga trafiken. Sålunda har de allmänna farlederna kunnat användas fritt av alla trafikidkare oberoende av trafikmedlets storlek, fart och andra egenskaper. När långsamma och svårmanövrerade fartyg samt småbåtar använder farleder, som livligt trafikeras av stora, snabba fartyg, kan synnerligen farliga situationer uppstå. Sjövägsreglerna upptar visserligen noggranna bestämmelser om fartygens väjningsskyldighet. Stadganden beträffande t. ex. körriktning och parallellfarleder finns dock icke för sjötrafiken.

Behovet av trafikbestämmelser för sjövägstrafiken är dock så uppenbart, att man redan bör bereda sig på att fatta dylika beslut. På internationell nivå har på den rådgivande sjöfartsorganisationens mellan regeringarna (IMCO) försorg publicerats rekommendationer om indelandet av trafiken i körfiler enligt körriktning ifr. om en del internationella vatten. Enligt dessa rekommendationer övergår man till parallella farleder bl. a. i Engelska kanalen och Finska viken. Förverkligandet av planen förutsätter för vår del, att myndigheterna är berättigade att ge erforderliga föreskrifter åt finska fartyg.

Dirigering av trafiken inom våra egna farvatten har även aktualiserats. Passagerarfartygstrafiken mellan Finland och Sverige har redan blivit så livlig, att det för minskandet av kollisionsrisken är befogat att införa dirigering och reglering av trafiken. Främst kommer en uppdelning av trafiken i enkelriktade farleder ifråga, men det kan även visa sig vara av nöden att fatta beslut om vissa omkörningsplatser, justeringar av avgångs- och ankomsttider samt införandet av fartbegränsningar. Ytterligare kan det krävas, att synnerligen långsam eller för övrigt störande trafik, som utgör en fara för någon farleds huvudtrafik, förbjuds. Till exempel borde segelbåtstrafiken i livligt trafikerade passagerarfartygsfarleder begränsas. Likväl kan det visa sig vara av nöden, att begränsa stockflottning samt överlag långsam och störande bogseringstrafik i livligt trafikerade passagerarfartygsfarleder.

Vad speciellt anbelangar trävarors flottning och bogsering, ingår härom stadganden i vattenlagens 4 kapitel. I dessa stadganden har dock inte tillräckligt beaktats den egentliga fartygstrafikens intressen. Härför är det nödvändigt, att tillåtandet av flottning i sjöfarleder avgörs i samma ordning, som bestämmelserna om den övriga trafiken i farlederna.

Ehuru trafikföreskrifterna för vägtrafiken i allmänhet ges på loka- eller länsstyrelsenivå, synes icke samma förfarande vara ändamålsenligt ifråga om sjövägarna. Då det är fråga om relativt få stadganders, vilka dock kan ha stor betydelse för trafiken, näringslivet och den regionala befolkningen, har det ansetts vara bäst att koncentrera utgivandet av dessa stadganden till sjöfartsstyrelsen. I de fall, när den egentliga sjöfartens och trävaruflottningens intressen blir motstridiga, borde tillfälle beredas, att få ärendet underställt statsrådets avgörande.

Med stöd av ovan sadga framläggs till riksdagens godkännande sålunda lydande lagtext:

## Förslag

## Lag

## om dirigering av sjötrafiken

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

## 1 §

Sjöfartsstyrelsen kan för trygghet av sjötrafiken utge förordningar och begränsningar beträffande fartygstrafik och allmänna farleder.

## 2 §

Sjöfartsstyrelsen kan förordna, att finskt fartyg även utanför finskt territorium, måste ifråga om vissa farvatten, iakta trafikföreskrifter och -begränsningar, som sjöfartsstyrelsen utgett eller som grundar sig på förordning av främmande lands myndighet eller på internationell överenskommelse.

## 3 §

Innan sjöfartsstyrelsen förbjuder flottning eller bogsering av trävaror i farled, vari detta enligt ikraftvarande flottningsstadga är tillåtet, bör vederbörande flottningsförening och vattenrätt höras. Om vattenrätten anser, att bogseringen inte borde förbjudas, bör ärendet underställas statsrådets avgörande.

Vattenrätt må icke utan handels- och industriministeriets samtycke vid befästade av flottningsstadga tillåta flottning eller bogsering av trävaror i allmän kustfarled.

## 4 §

De allmänna stadgandena, som sjöfartsstyrelsen utger med stöd av denna lag publiceras i publikationen Underrättelser för sjöfarande. Stadganden, som berör enskilda fall bör för övrigt bringas till vederbörandes kännedom.

Den, som anser att stadgande, som sjöfartsstyrelsen utgett med stöd av denna lag, är oändamålsenligt eller otillbörligt, kan väcka besvär härom vid handels- och industriministeriet. Besvär utgör dock inte något hinder för stadgandets ikraftträdande.



## 5 §

Handels- och industriministeriet kan utfärda närmare om tillämpningen av denna lag.

Ang räddningskapacitet vid färjelinjer mellan Sverige och Finland

- ./. Av bifogade sammanställning, bilaga 1, framgår den ungefärliga räddningskapacitet som kan erbjudas från svensk sida vid färjelinjerna mellan Sverige och Finland. Sammanställningen bör tills vidare betraktas som preliminär.

Uppgifterna gäller en, två resp tre timmar efter larm vid dels den punkt där färjelinjen skär den svenska baslinjen och dels den punkt på färjelinjen som ligger mitt mellan de platser där färjelinjen korsar den svenska resp finska baslinjen (midwaters).

Förutsättningar

1. 20 minuters utryckningstid (tid mellan larm och utryckning).
2. Angiven tid omfattar  $\pm$  30 minuter.
3. Väderförhållanden som möjliggör högsta fart.
4. Samtliga räddningsenheter på stationeringsorten när larmet går.
5. Små snabba enheter kan endast användas vid baslinjen.
6. Av marinens flytande enheter ingår endast ett jourfartyg, en torpedbåt.
7. Polisens helikoptrar ingår inte.

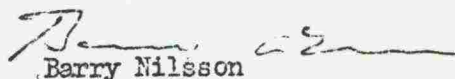
Sammanställningen visar det tillskott av räddningskapacitet som kan tillföras en olycksplats vid olika tider efter larm.

Exempel

Grisslehamn - Eckerö

Till baslinjen kan 6 enheter med en kapacitet av 190 personer befinna sig en timme efter larm. Efter två timmar kan ytterligare 6 enheter med en kapacitet av 165 personer vara på platsen. Tre timmar efter larm kan ytterligare 4 enheter med en kapacitet av 175 personer vara framme. Totalt kan således, under de förutsättningar som angetts, 16 räddningsenheter med en kapacitet av 530 personer sättas in på ett räddningsuppdrag på baslinjen vid denna färjelinje inom tre timmar efter larm.

- ./. I bilaga 2 har redovisats i vilken utsträckning flera färjor befinner sig på mindre än 30 minuters gångtidsavstånd från varandra. Redovisningen gäller den period på året, högsommaren, då den största turtätheten förekommer. Under resten av året är således avståndet mellan färjorna större.

  
Barry Nilsson

Färjelinje	Mätpunkt	Tim, efter larm	R Ä D D N I N G S O R G A N										Bilaga 9 (3) s 1			
			SjöV		SSRS		TULLV		Marinen		FlygV		Polisen		Summa	
			enh	pers	enh	pers	enh	pers	enh	pers	enh	pers	enh	pers	enh	pers
Skellefteå	Bas-lin-jen	1	3	150			1	30			1	20			5	200
		2									1	20			1	20
		3														
Gamla Karleby	S:a		3	150			1	30			2	40			6	220
		1									1	20			1	20
		2					1	30			1	20			2	50
	Mid-waters	3					1	75							1	75
Summa							2	105			2	40			4	145
Skellefteå	Bas-lin-jen	1	3	150			1	30			1	20			5	200
		2									1	20			1	20
		3														
Jakobstad	S:a		3	150			1	30			2	40			6	220
		1									1	20			1	20
		2					1	30			1	20			2	50
	Mid-waters	3					1	75							1	75
Summa							2	105			2	40			4	145
Umeå	Bas-lin-jen	1	2	60	1	150	3	120			1	20			7	350
		2	2	105							1	20			3	125
		3					1	30							1	30
Jakobstad	S:a		4	165	1	150	4	150			2	40			11	505
		1									1	20			1	20
		2					2	105			1	20			3	125
	Mid-waters	3														
Summa							2	105			2	40			4	145
Umeå	Bas-lin-jen	1	2	60	1	150	3	120			1	20			7	350
		2	2	105							1	20			3	125
		3					1	30							1	30
Vaasa	S:a		4	165	1	150	4	150			2	40			11	505
		1					2	105							2	105
		2	3	150	1	150					2	40			6	340
	Mid-waters	3					1	30							1	30
Summa			3	150	1	150	3	135			2	40			9	475



Färjelinje	Mätpunkt	Tim. efter lämn	R Ä D D N I N G S O R G A N										Bilaga 9 (3) s 2			
			SjöV		SSRS		TULLV		Marinen		FlygV		Polisen		Summa	
			enh	pers	enh	pers	enh	pers	enh	pers	enh	pers	enh	pers	enh	pers
Örnsköldsvik - Vaasa	Bas- lin- jen	1	3	105			1	30							4	135
		2									2	40			2	40
		3					2	105							2	105
	S:a Mid- wat- ers		3	105			3	135			2	40			8	280
		1														
		2					3	135			2	40			5	175
		3	2	90	1	150									3	240
Summa			2	90	1	150	3	135			2	40			8	415
Sundsvall - Vaasa	Bas- lin- jen	1	3	120			1	30			1	20			5	170
		2									2	40			2	40
		3														
	S:a Mid- wat- ers		3	120			1	30			3	60			7	210
		1									1	20			1	20
		2					1	30			2	40			3	70
		3	2	90			1	30							3	120
Summa			2	90			2	60			3	60			7	210
Grisslehamn - Eckerö	Bas- lin- jen	1	3	120			1	30	1	20	1	20			6	190
		2	2	90			2	40			1	20	1	15	6	165
		3	1	45	1	100	1	10	1	20					4	175
	S:a Mid- wat- ers		6	255	1	100	4	80	2	40	2	40	1	15	16	530
		1	3	120			1	30	1	20	1	20			6	190
		2	2	90			1	30			1	20			4	140
		3	1	45	1	100			1	20					3	165
Summa			6	255	1	100	2	60	2	40	2	40			13	495
Norrtälje, Kapellskär o Stockholm - Mariehamn o Åbo via Söder- arn	Bas- lin- jen	1	1	45	1	100	1	30	1	20			1	15	5	210
		2	5	280			2	40			2	40	3	45	12	405
		3			1	150	1	30	2	120					4	300
	S:a Mid- wat- ers		6	325	2	250	4	100	3	140	2	40	4	60	21	915
		1							1	20					1	20
		2	4	180	1	100	2	60			2	40			9	360
		3	2	145			1	30	2	120					5	295
Summa			6	325	1	100	3	90	3	140	2	40			15	695





## FÄRJEFÖRBINDELSER SVERIGE.- FINLAND 1973

Enstaka oregelbundna färjeförbindelser ingår inte.

Färjeled	Antal enkelturer per dygn under högtrafik	Maximalt antal pass. per fartyg och resa	Antal resor då annan färja finns på <30 min gångtidsavstånd			Antal resor då annan färja inte finns på <30 min gångtidsavstånd	
			Hela resan	Delar av resan	Vid möte	Mellan kl 17.00-08.00	Mellan kl 08.00-17.00
Skellefteå-Ga Karleby	Linjen trafikeras ej för närvarande						
Skellefteå-Jakobstad	2	908	-	-	-	1	1
Umeå-Jakobstad	2	908	-	-	-	1	1
Umeå-Vaasa	6	1.040	-	-	-	4	2
Örnsköldsvik-Vaasa	2	810	-	-	-	1	1
Sundsvall-Vaasa	2	1.040	-	-	2	(1)	(1)
Sundsvall-Björneborg	Linjen trafikeras ej för närvarande						
Grisslehamn-Eckerö	10	410	-	-	10	(6)	(4)
Norrtälje-Mariehamn	6	1.000	5			1	
Kapellskär-Mariehamn	18	1.200	11		3	2 (2)	2 (1)
Norrtälje-Åbo	Har redovisats på led Kapellskär-Mariehamn						
Kapellskär-Åbo	" "	" " "		"			
Stockholm-Åbo	8	1.400	8				
Stockholm-Hälsingfors	2	1.000				1	1
Nynäshamn-Hälsingfors	1	1.500				1	
Slite-Hälsingfors	1	1.500				1	
Summa	60		24	-	15	13 (9)	8 (6) <sup>x</sup>

<sup>x</sup>Siffror inom parentes avser möten.



Helsingfors 1973 08 13

Nr KD 988/73/010

Hänvisning Till Handels- och industriministeriet

Ärende Ordningsmännen på  
passagerarfartygen

Upprätthållandet av ordningen ombord på passagerarfartygen har i vissa fall stödd på svårigheter. Saken har senast uppmärksamgjorts i Finlands Sjömansunions r.f. tidskrift (Merimies/Sjömannen 2/73). Fartygens stora passagerarantal kan redan det medföra svårigheter i upprätthållandet av ordningen, men situationen förvärras på en del rutter av det stora antalet däckspassagerare och speciellt då av unga nöjesresenärer. Fartygets befälhavare har vissa befogenheter enligt sjölagen ifråga om upprätthållandet av ordningen, men i praktiken skulle uppenbart behövas liknande ordningsmän, som t.ex. vid offentliga nöjeställningar.

Vid statsjärnvägarna har upprätthållandet av ordningen vederbörande ordnats så, att en del av tågpersonalen fått polisbefogenheter. Ifråga om fartygen kunde frågan kanske lösas på samma sätt. Sjöfartsstyrelsen antar dock, att polismyndigheterna inte gärna beviljar dessa befogenheter åt personer i privat tjänst. Därför borde saken troligtvis skötas som en fråga om ordningsmän. Sjöfartsstyrelsen uppgjorde redan i början av förra året ett lagförslag angående ordningsmän på passagerarfartyg vilket inofficiellt översändes till inrikesministeriet för påseende. Vid de diskussioner, som fördes i ärendet framgick, att man på ministeriet inte motsatte sig förslaget, ehuru icke mera detaljerade ställningstaganden framförts.

Emedan det visat sig vara nödvändigt att detta ärende underställs vederbörandes avgörande, anhåller sjöfartsstyrelsen högaktningsfullt, att handels- och industriministeriet

mätte föredra ärendet vid ministeriet för inrikesärendena. Såvida det kommer att visa sig, att polismyndigheterna vid behov är beredda att bevilja polisbefogenheter, torde icke lagstiftningsåtgärder härvidlag erfordras. I annat fall borde möjlighet beredas att stifta specialstadganden beträffande ordningsmän på passagerarfartyg. Sjöfartsstyrelsen bifogar ett lag- och förordningsutkast till regeringens propositioner.

Generaldirektör

Helge Jääsalo

Chef för kansliavdelningen  
överdirektör

Tauno Niklander



Regeringens proposition till riksdagen  
beträffande lag om ordningsmän på  
passagerarfartyg.

Den kraftliga ökningen av passagerarfartygstrafiken under senaste år, har även väckt frågan om upprätthållandet av ordningen på passagerarfartyg. I det fartygens antal och storlek ökat, har även de allmänna resvanorna och passagerarnas åldersfördelning markant förändrats.

Tidigare hade passagerarfartygen i utrikes trafik endast ett hundratal passagerare, vilka i regel alla hade hytt. Nuförtiden kan passagerarantalet på de stora bilfärjorna stiga över tusen, och speciellt i Sverige-trafiken utgör däckspassagerarna största delen av resenärerna. Avsikten med resorna och härvid även deras allmänna karaktär har såtillvida ändras, att tidigare företogs utlandsresor i tjänste-, affärs- och studiesyfte. Nuförtiden utgörs resenärerna till största delen av semesterfirare och nöjesresenärer. De nya fartygstyperna är även speciellt inredda för transport av däckspassagerare.

Det ovan sagda samt i anslutning härtill det allmänt ökade bruket av alkohol, har medfört vissa svårigheter vid upprätthållandet av ordningen på passagerarfartygen. Redan för den allmänna trivseln är det av vikt, att det ombord på dessa fartyg förekommer tillfredsställande ordning, men det är av speciellt stor vikt att ordningen upprätthålls med hänsyn till säkerheten. Det är svårt för fartygspersonalen att hålla ett stort passagerarantal under kontroll redan under helt normala förhållanden t.ex. vid köbildningen vid de skattefria varornas försäljningsställena eller vid avstigningen. Däckspassagerare, som sover i korridorer och trappuppgångar och vilka ofta är berusade, kan utgöra en stor fara vid eventuella alarmtillfällen.

En del rederier har försökt effektivisera ordningen genom att avlöna privata ordningsmän. Som sådana har t.ex. verkat polismän, som varit på ledighet. Deras officiella ställning och befogenhet har dock varit oklar. Visserligen äger fartygets befälhavare enligt sjölagen vissa offentlighetsrättsliga befogenheter, men personligen kan inte befälhavaren för ett stort passagerarfartyg själv börja omhänderta ordningsmannens åligganden och inte är det heller rekommendabelt, att befogenheter, som befälhavaren ålagt, i vidare mening, tilldelas besättningen. Det är därför nödvändigt att på passagerarfartyg skulle kunna förordnas ordningsmän på samma sätt, som till offentliga nöjeställningar. Dessa ordningsmän skulle anställas av rederierna och skulle äga samma befogenheter, som nöjeställningarnas ordningsmän. Polischefen på fartygets hemort skulle ha, som uppgift att godkänna ordningsman. Förrän ordningsmannen godkänns för sitt åliggande borde han vid förhör föranstaltat av polismyndighet ådagalägga, att han är förtrogen med ordningsmans åligganden och befogenheter. I första hand bör utnämmandet av ordningsman lämnas till rederiets avgörande. Uppenbarligen föreligger dock även skäl, att ge myndighet befogenhet att ålägga rederi att utse ordningsman eller -män för fartyg. Denna befogenhet borde tillförtros länsstyrelse, varvid kan komma ifråga såväl det läns länsstyrelse inom vars område fartygets hemort är belägen, som den länsstyrelse inom vars område den hamn fartyget trafikerar, är belägen.

För undvikande av internationella rättsliga svårigheter är det dock av nöden att begränsa de ordningsmäns befogenheter, som förordnats till passagerarfartygen så, att de när fartyget är i främmande hamn inte skrider till sådana åtgärder, som förutsätter användning av våld eller annat intrång på person om de inte äger denna befogenhet genom avtal, som gjorts med det främmande landets myndigheter eller om detta inte i nödfall är absolut oundvikligt.

På grund av ovan sagda överlåtes för riksdagens godkännande sålunda lydande lagförslag:



F Ö R O R D N I N G  
om ordningsmän på passagerarfartyg

Given i Helsingfors den 197

På föredragning av ministeriet för utrikesärendena stadgas med stöd av 4 § i lagen om ordningsmän på passagerarfartyg ( / ), den 197 :

1 §

Polischefen på fartygets hemort godkänner ordningsman på passagerarfartyg för viss tid eller tillsvidare. Till ordningsman kan även godkännas person, som utför andra åligganden på fartyget, förutsatt, att detta inte inverkar menligt på fartygsarbetet eller på upprätthållandet av ordningen.

Den, som godkänns till ordningsman måste vara minst 20 år gammal och han bör ådagalägga förtrogenhet med ordningsmans åligganden och befogenheter.

2 §

Fartygets befälhavare bör i samråd med vederbörande polismyndigheter tillse att ordningsmännens verksamhet blir möjligast effektiv och ändamålsenlig. Länsstyrelsen kan, om befogat, utfärda närmare förordningar om detta.

3 §

Beträffande kännetecknen och ordningsmannakorten för ordningsman på passagerarfartyg, är i tillämpliga delar i kraft, vad som härom stadgats i förordningen (687/68) om offentliga nöjestillställningar. Han äger rätt att på uniform och i kännetecknen använda benämningen båtpolis.

4 §

Polischef äger rätt att återta sitt godkännande av ordningsman, om han anser att skäl härtill föreligger.

5 §

Närmare bestämmelser om tillämpningen av denna förordning utfärdas av ministeriet för inrikesärendena.

## Förslag

## L A G

## om ordningsmän på passagerarfartyg

Given i Helsingfors den

197

## 1 §

För effektivverandet av ordningen och säkerheten på passagerarfartyg kan polischefen på fartygets hemort på begäran av redaren godkänna som ordningsman på fartyg person, som redaren avlönat för detta åliggande eller person i annan tjänst ombord.

Om det på passagerarfartyg kontinuerligt förekommit störande av ordningen eller om det tillåtna passagerarantalet överstiger 300, kan länsstyrelsen efter att ha hört sjöfartsstyrelsen ålägga, att till fartyget avlönas en eller flere ordningsmän, som länsstyrelsen godkänt.

## 2 §

Ordningsman åligger att med iakttagande av i lag och förordning givna stadganden samt på dem grundade direktiv av polis och fartygets befälhavare, verka för upprätthållande av ordning och säkerhet ombord.

Ordningsman äger rätt att gripa person, som för oväsen, eller som uppträder i strid med god sed eller hotande eller som genom våldsåtgärder stör ordningen eller är farlig för säkerheten och som inte upphör med detta trots förbud, ävensom den, som inte åtlyder de instruktioner, som getts för iakttagande av ordning och säkerhet ehuru han blivit tillsagd om detta.

Den person, som ordningsman gripit bör fortast möjligt släppas fri eller utan dröjsmål överlätas åt polis.

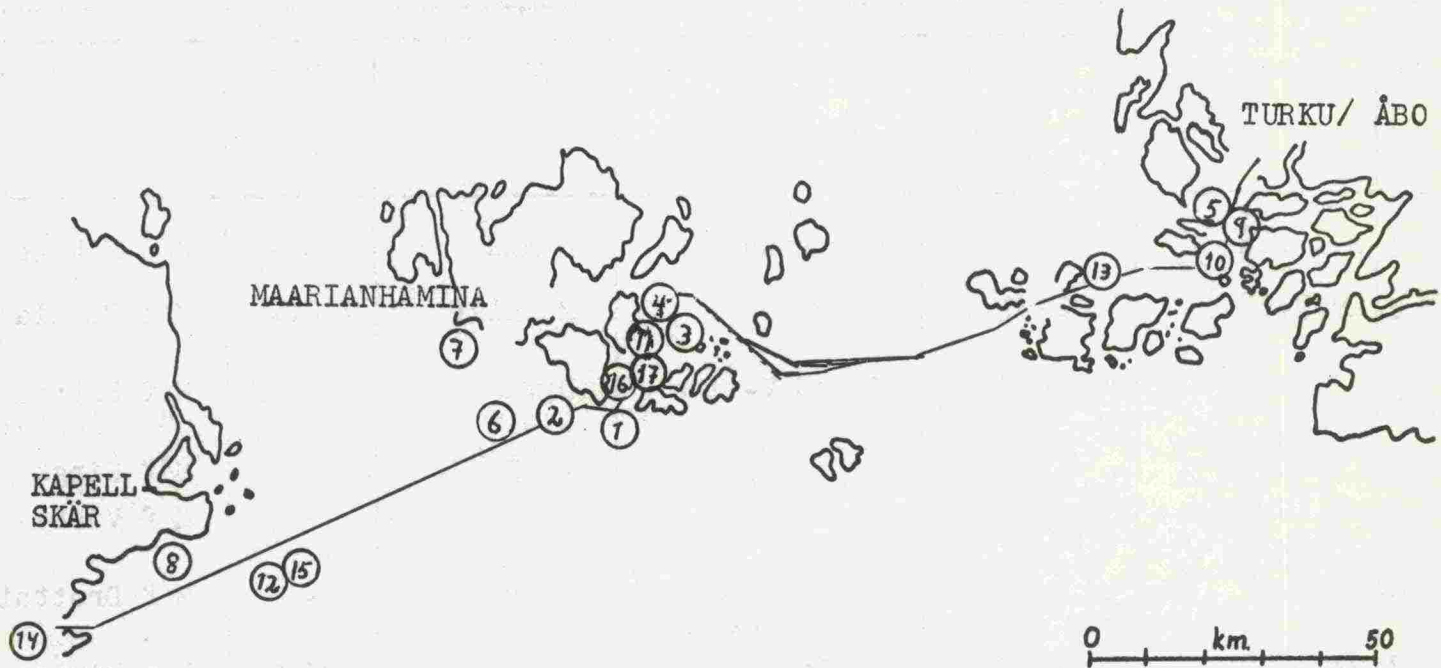
## 3 §

Våld mot ordningsman, hot eller motstånd mot ordningsman bestraffas enligt stadgandena i § 1 och 2 i strafflagens 16 kapitel.

Närmare bestämmelser om verkställandet av denna lag utfärdas genom förordning



## Sjöolyckor i anslutning till färjetrafiken.



No.	Alus/Fartyg.	Pvm./Datum.
1.	Viking	21.6.68
2.	Fennia	29.9.68
3.	Botnia/Ilmatar	28.11.68
4.	Winga	20.11.69
5.	Visby	25.12.69
6.	Drottningen	18.4.70
7.	Viking 2/ Kapella	23.4.70
8.	Viking 1	21.11.71
9.	Fennia/Rusalka	14.12.71
10.	Holmia/Sandö	6.4.72
11.	Botnia/Tre Måsar	22.8.72
12.	Floria	3.10.72
13.	Viking 3	17.12.72
14.	Aallotar	21.12.72
15.	Svea Jarl	27.2.73
16.	Viking 1	18.7.73
17.	Aurella	21.9.73

PASSAGERARFARTYG ,  
ÅRE

No.	Datum.	Tidpunkt.	Position	Sikt	Vind	Fartygets n
1.	21.6.68	14-45	Råggrund	Dimma	-	S/s Viking
2.	29.9.68	02-51	Ledskär	Molnigt	7 Bf.	M/f Fennia
3.	28.11.68	02-10	Järsö V-sida	Dimma	0-1 Bf.	M/f Botnia - " Ilmatar
4.	20.11.69	06-30	Lumparns SV. udde	V-sidan dis 0- " klart	-	M/f Winga
5.	25.12.69	-	Bogskärs N-sida	-	-	M/f Visby
6.	18.4.70	-	Houtskär-Nyhamn farledsavsn.	Dimma	-	M/f Drottning
7.	23.4.70	14-15	Mariehamn V-hamnen	Klart	SSV 2	M/f Viking 2 M/f Kapella
8.	21.11.71	07-50	Kapellskärs hamn	Snöyra	S-SSV 30 m/s	M/f Viking 1
9.	14.12.71	19-12	Krampen	Dimma	NV 2	M/f Fennia - " Rusalka
10.	6.4.72	13-20	Airisto	ca. 200 m	SO 2-3	M/f Holmia - " Sandö
11.	22.8.72	04-25	Långnäs	-	Nordlig storm	M/f Botnia - " Tre Måsar
12.	3.10.72	-	Båtskärsbådan	-	-	M/f Floria
13.	17.12.72	12-49	Houtskärs skärgård	Dimma	Stiltje	M/f Viking 3
14.	21.12.72	08-42	Utanför Stock- holm	Klart	-	M/f Aallotar
15.	27.2.73	-	Båtskärsbådan	-	-	M/f Svea Jarl
16.	18.7.73	23-24	Fjärdgrund	4 sjm.	N 1-3Bf	M/f Viking 1
17.	21.9.73	-	Björkö, Långnäs	4 sjm.	2 Bf	M/f Aurella



## M VARIT UTSATTA FÖR SJÖHAVERIER

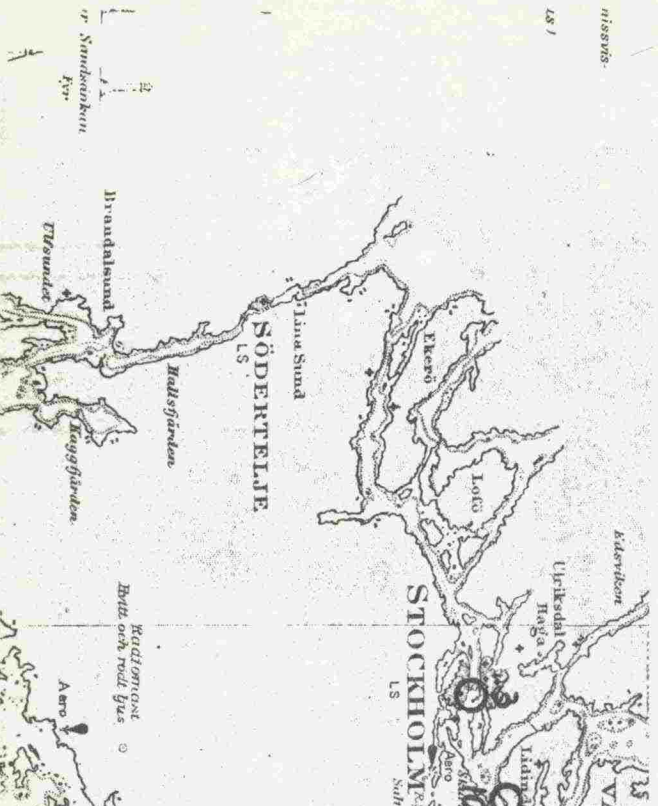
1968 - 1973 .

nr	Haveriets karaktär	Rapporterad orsak	Skada			
			Ej skada	Obetyd- lig.	Väsent- lig.	Omkomma
	Grundstötning	Radarstörningar			ja	-
	Bottenkänning	Passering av sjömärke på fel sida.		ja	-	-
	Kollision	Dimma			stor	6
	Grundstötning	Vårdslös styrning	nej	-	-	-
	Bottenkänning	Styrningsfel (dokument, Viking Linjen AB)			ja	-
	Grundstötning	Misstag av lotsen			stor	-
	M/f Kapella kolliderade med vid kajen förtöjd Viking 2.	M/f Kapella tekniskt styrfel			stor	-
	Bottenkänning	Plötslig snöby			stor	-
	Kollision	Dimma, fartygens felaktiga manövrering.		ja	-	-
	Kollision	Tät dimma. M/f Sandös felmanöver.		ja	-	-
	M/f Botnia kolliderade med vid kajen förtöjd Tre Måsar	Hård vind och ström		ja	-	-
	Grundstötning	Styrmannens vårdslöshet.			ja	-
	Grundstötning	För sent gjord kursändring			ja	-
	Kollision med kaj	Teknisk " black out "			ja	-
	Grundstötning	-	-	-	-	-
	Grundstötning	Misstag av vakthav. styrman, deviation från farleden.			stor	-
	Grundstötning	Sjöförklaring inte ännu avgiven.			stor	-

No	Namn	Datum
1	Svea Jarl	1969-09-16
2	Mazowsze(Carolinen)	1971-06-11
3	Djurgården 5-Bore	1971-07-07
4	Starmark	1971-09-03
5	Viking I	1971-11-21
6	Lalli	1972-03-15
7	Ålandsfärjan	1972-05-19
8	Stena Finlandica	1972-06-10
9	Floria	1972-10-03
10	Aallotar	1972-12-21
11	Svea Jarl	1973-02-27
12	Viking I	1973-07-18

4  
11  
11  
11

59



Skala 1:500 000

1973-10-18  
1973-10-18  
1973-10-18



Trafiken Sverige - Finland (Stockholmsområdet).  
 Passagerarfartyg som råkat ut för sjöolycka på  
 svenskt vatten.  
 Åren 1968 - 1973 (t o m 17 oktober).

No	Datum	Tidpunkt (svensk tid)	P l a t s	Sikt	Vind	Fartygets namn
1	1969-09-16	0415	SV om Gryten	Disigt	Svag vind	Svea Jarl
2	1971-06-11	1500 omkr	V:a Saxarfjärden	Klart	Frisk NO- lig vind	Mazowsze (Caroli- nen)
3	1971-07-07	2308	Stockholms hamn	Klart	-	Djurgården 5-Bore
4	1971-09-03	2145 omkr	Fjärdgrund	Klart	-	Starmark
5	1971-11-21	0700 "	Kapellskär, färjläge	Tät snö- yra	Hård S-lig kuling	Viking I
6	1972-03-15	2000 "	Trälhavet	Klart	Svag V-lig vind	Lalli
7	1972-05-19	0945	Nord om Remmargrund	Tät tjocka	Svag O-lig vind	Ålandsfärjan
8	1972-06-10	kvällen	Stockholms skärgård	-	-	Stena Finlandica
9	1972-10-03	0330 omkr	Båtskärsbådan	Klart	Lugnt	Eloria
10	1972-12-21	0715 "	Brevik (Lidingö)	Klart	Svag SV-lig vind	Aallotar
11	1973-02-27	0259	Båtskärsbådan	Klart	Svag vind	Svea Jarl
12	1973-07-18	2235	Fjärdgrund	Regndis	Svag SO-lig vind	Viking I

Haveriets karaktär	Rapporterad orsak	Ej ska- da	Obetyd- lig	Väsent- lig	Omkomna
Grundstötning	Rederilotsen hjärtattack			Ja	
Grundstötning	Felnavigering			Ja	
Kollision	Bristande uppmärksamhet på Djur- gården 5		Ja		
Grundstötning	Felnavigering			Ja	
Grundstötning	Hårt väder med dålig sikt			Ja	
Grundstötning	Felnavigering			Ja	
Grundstötning	Felnavigering i tjocka			Ja	
Grundkänning	-		Ja		
<del>Grundstötning</del>	Vårdslös navigering			Ja	
Grundstötning	Tekniskt fel			Ja	
Grundstötning	Bristande uppmärksamhet			Ja	
Grundstötning	Felnavigering			Ja	

1973-10-18

24



